

Vergaderjaar 2005–2006

30 550 XII

Jaarverslag en slotwet ministerie van Verkeer en Waterstaat 2005

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 14 juni 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft over het jaarverslag 2005 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat 2005 (30 550 XII, nr. 1) de navolgende vragen ter beantwoording aan de regering voorgelegd.

De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 7 juni 2006.

De vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), onder-voorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA), Krähe (PvdA) en Vacature (algemeen).

Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (GL), Smeets (PvdA), Vacature (algemeen), Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerk (PvdA).

1

Wat zijn de redenen voor het regelmatig ontbreken van prestaties, effecten en middelen in het jaarverslag? Bent u bereid deze wel in de toekomst in het jaarverslag in te brengen waardoor het jaarverslag beter op de begroting zal aansluiten.

Het is bekend dat een aantal realisatiewaarden pas beschikbaar komt nadat het jaarverslag is aangeboden. Eén van de redenen hiervoor is dat ik afhankelijk ben van gegevens van externe leveranciers. In sommige gevallen zal de Kamer dan separaat geïnformeerd worden over prestaties en effecten, zoals bijvoorbeeld het geval is met betrekking tot het aantal verkeersdoden.

Mijn streven blijft erop gericht het jaarverslag zo veel mogelijk te laten aansluiten op de begroting.

2

Kan aangegeven worden waarom het verplichtingenbeheer in 2005 ondanks de toegezegde extra aandacht nog niet in orde is volgens de Algemene Rekenkamer?

De Algemene Rekenkamer heeft terecht geconstateerd dat het verplichtingenbeheer nog steeds niet op orde is en heeft dit in haar afweging meegenomen.

Om te komen tot een juiste en tijdige verplichtingenadministratie is breed draagvlak en transparantie over nut en noodzaak een basisvoorwaarde. In de interne communicatie binnen mijn departement zal dit aspect worden benadrukt. Daarbij speelt de vraag of we als departement nog efficiënt en effectief invulling geven aan het begrip verplichtingen. Analyse van doel en formele eisen die gesteld worden aan «verplichtingen» in relatie tot werking in de praktijk moet hier inzicht bieden. Dit mede in het licht van de omvorming tot een baten lasten dienst en de rijksbrede wens om te komen tot vermindering van administratieve lasten (doelmatigheid). Ook de effecten van de recentelijk doorgevoerde wijzigingen in de generieke AO (inkopen light) en de effecten van de invoering van het financieel systeem SAP per 1 januari 2006 kunnen nog niet zijn meegenomen in het oordeel van de AR. Daarnaast wordt gewerkt aan de inkoopondersteuning van uit het SAP, welke op termijn kan leiden tot een vereenvoudiging. Inmiddels heb ik een projectteam geformeerd welke zich actief zal gaan bezighouden met de oplossing van de problematiek rond de verplichtingen binnen VenW. Om te voorkomen dat de balans bij de beoordeling van het verplichtingenbeheer over 2006 negatief doorslaat zullen alle VenW dienstonderdelen bij dit verbetertraject worden betrokken.

3

Kan preciezer worden aangegeven welk deel van het achterstallig wegenonderhoud is vervroegd van 2006 naar 2005? En kan worden aangegeven wat de vertraging voor de weggebruikers was in 2005?

In onderstaande tabel is aangegeven welke kasschuif heeft plaatsgevonden binnen de investeringsimpuls beheer en onderhoud rijkswegen.

	2005	2006
Oorspronkelijk beschikbaar	EUR 30 mln	EUR 167 mln
Beschikbaar na kasschuif	EUR 60 mln	EUR 137 mln

Door de kasschuif van EUR 30 mln is de werklast iets gelijkmatiger verdeeld over 2005 en 2006 en kon ruim 100 km achterstallig onderhoud een jaar eerder worden aangepakt dan met de oorspronkelijke planning mogelijk geweest zou zijn: i.p.v. 45 km is nu in 2005 145 km asfalt vervangen.

Het aandeel in de filezwaarte van alle wegwerkzaamheden, dus inclusief het naar voren gehaalde werk, bedroeg in 2005 4,2 % van het totaal, 0,8% minder dan de gebruikelijke 5%.

4

Kan de zinsnede «Onderzoeksresultaten over de periode 2003–2005 wijzen uit dat de geïntegreerde campagneactiviteiten wezenlijk bijdragen aan kennis-, houdings- en gedragsverbetering» cijfermatig onderbouwd worden?

Voor een cijfermatige onderbouwing van deze constatering verwijs ik naar de eerder verzonden rapportage «Thuiskomen in 2004: Een overzicht van de monitoringresultaten van de verkeersveiligheids campagnes in 2003 en 2004» (uitgave van de V&W-Adviesdienst Verkeer en Vervoer d.d. februari 2006), in het bijzonder pagina 10 tot en met 15 «Effecten van de MPCV-campagnes in 2003 en 2004». ¹ De rapportage over de in 2005 gevoerde campagnes zal naar verwachting in oktober 2006 verschijnen. Uit de voorlopig beschikbare meetresultaten valt op te maken dat de positieve trend van de jaren 2003–2004 in 2005 is voortgezet, met name op het gebied van de speerpunten van de campagnes; verbeteren van houding en gedrag.

5

Kan voor de jaren 2001 tot en met 2005 een overzicht worden gegeven van de waardering van het veiligheidsgevoel van treinreizigers, zowel in het voertuig als op het station, en zowel overdag als 's avonds?

De waardering van het veiligheidsgevoel van treinreizigers in de trein is vanaf 2005 gesplitst in overdag en 's avonds. Tot die tijd is alleen het totale beeld beschikbaar. Ten aanzien van de waardering van het veiligheidsgevoel van treinreizigers op het station is al langer sprake van een splitsing tussen overdag en 's avonds.

In onderstaande tabel vindt u de door uw gevraagde informatie.

Tabel: Waardering veiligheidsgevoel van treinreizigers (percentage treinreizigers dat zijn/haar veiligheidsgevoel met een 7 of hoger waardeert)

	In de trein overdag	In de trein 's avonds	Station overdag	Station 's avonds
2005	88	56	86	50
2004			84	46
2003			81	41
2002			79	39
2001			80	40

6

Kan een overzicht worden gegeven van de wegenprojecten die in 2005 vertraging opliepen als gevolg van de luchtkwaliteit?

¹ Deze rapportage is in mei 2006 reeds aan de Tweede Kamer gezonden als bijlage bij de antwoorden op vragen van het lid Gerkens (SP) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over overheids campagnes voor gedragsbeïnvloeding in het verkeer (ingezonden 26 april 2006).

In mijn brief aan de Tweede Kamer van 6 december 2005, betreffende de kasproblematiek Infrafonds 2005, heb ik aangegeven dat er in 2005 een overschot (gerelateerd aan de luchtkwaliteit) op wegenprojecten is ontstaan van circa € 150 miljoen. Dit betrof het ZSM-programma en wel de onderstaande projecten.

Spoodwetprojecten (ZSM-1)
A1, Watergraafsmeer–Diemen
A1, Diemen–Muiderberg
A1/6 Muiderberg–Almere stad west
A1, 't Gooi
A1, Hoevelaken–Barneveld
A4/10 Badhoevedorp–Nieuwe Meer–Amstel
A7, Zaanstad–Purmerend
A12, Zoetermeer–Zevenhuizen–Gouda
A12, Woerden–Gouda
A12, Veenendaal–Ede
A2, Vught–Ekkersweijer
A9, Aansluiting Velsen–Raasdorp
A9, Raasdorp–Badhoevedorp
A12, Utrecht–Maarsbergen
A9, Holendrecht–Diemen
A27, Utrecht-noord–Eemnes
A27, Everdingen–Lunetten
A28, Utrecht–Leusden-zuid

ZSM-2 projecten
A12, Woerden–Oudenrijn
A12, Maarsbergen–Veenendaal
A28, Hattemberbroek–Zwolle–Meppel
A50, Valburg–Grijsoord

Daarnaast zijn op basis van de luchtproblematiek in 2005 projecten vertraagd zonder dat dit effect had op de onderuitputting 2005. De kasvertraging op deze projecten manifesteert zich in de jaren na 2005. Het gaat hier om de volgende projecten:

MIT-projecten
A2, Holendrecht–Oudenrijn
A2 Everdingen–Deil
A4, Delft–Schiedam
A5/A10, 2e Coentunnel/Westrandweg
A6/A9, Schiphol–Almere
A50, Ewijk–Valburg
N61, Hoek–Schoondijke
A74 Venlo

7

Wat waren de resultaten van het vergelijkend onderzoek naar de security-kosten op een aantal luchthavens, waaronder Londen, Parijs, Frankfurt, München en Madrid? Hoe hoog zijn de kosten van Schiphol in vergelijking hiermee? Kan de regering dit onderzoek aan de Kamer doen toekomen?

Het gaat hier om het onderzoek «Benchmark Security and Border control» dat in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is uitgevoerd door het onderzoeksbureau SH&E. De resultaten van dit onderzoek hebben betrekking op de situatie in 2004.

De algemene conclusie over het **Europese** speelveld is dat de wijze waarop securitymaatregelen in de onderzochte landen worden geïmplementeerd en gefinancierd in algemene zin niet tot ernstige verstoringen leidt. Uitzondering is het Verenigd Koninkrijk, waar maatregelen soms strenger en/of uitgebreider zijn. Voor de Nederlandse luchtvaartsector is er op onderdelen meestal sprake van een level playing field met soms een voordeel en soms een nadeel.

Door onvergelykbare kostenstructuren en gebrekkige informatie over de verschillende kostenposten in de onderzochte landen was het voor SH&E niet mogelijk om robuuste conclusies te trekken over de hoogte van securitykosten in vergelijking tot Schiphol. Wel is er gekeken naar de wijze waarop de securitykosten gefinancierd worden en de hoogte van de heffingen. De conclusies daarover zijn:

- Op de meeste onderzochte Europese luchthavens betaalt over het algemeen de luchtvaartsector (en daarmee meestal uiteindelijk de passagier) voor de securitykosten. Er zijn aanwijzingen dat in Spanje de overheid voor een deel bijdraagt, bijvoorbeeld aan de vliegtuigbeveiliging.
- De manier waarop de luchtvaartsector voor de security betaalt, verschilt. Schiphol is de enige luchthaven met een aparte heffing («security service charge») die bedoeld is om alle securitykosten van de luchthaven te dekken. Op de andere luchthavens worden de kosten opgenomen in andere havengelden of overheidsheffingen. Door de transparante benadering geeft Schiphol het duidelijkste inzicht in de securitykosten.
- Op Schiphol zijn de heffing voor de luchthavenbeveiliging («security service charge») en de securitytoeslag van luchtvaartmaatschappijen tezamen voor bestemmingspassagiers (inen uitstappers) hoger dan het berekende gemiddelde van alle onderzochte luchthavens. Voor transferpassagiers (overstappers) zijn deze heffing en toeslag tezamen op Schiphol lager dan het gemiddelde. Volgens de analyse van SH&E leidt deze situatie per saldo tot een licht, maar te verwaarlozen concurrentienadeel voor de Nederlandse luchtvaartsector.

Wanneer het speelveld zich verbreedt tot de **Verenigde Staten**, dan is de conclusie dat er geen level playing field is voor Europese luchtvaartmaatschappijen. Sinds 2001 heeft de Amerikaanse overheid zwaar geïnvesteerd in de beveiliging van de luchtvaart. Hoewel alle luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren naar de VS voordeel hebben van de overheidsbijdrage aan luchthavenbeveiliging in de VS, profiteren alleen de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen van de overheidsfinanciering van specifieke beveiliging voor luchtvaartmaatschappijen.

Het onderzoek van SH&E is bijgevoegd.¹

8

Hoe vaak komt het voor dat er sprake is van risicovol drugs-, medicijn- en alcoholgebruik door het vliegend personeel?

In 2003 heeft TNO rapportages gepubliceerd over het voorkomen van risicovol gebruik van medicijnen, alcohol en drugs door vliegend personeel.

Met betrekking tot het gebruik van medicijnen constateert TNO dat er geen grootschalig epidemiologisch onderzoek beschikbaar is op grond waarvan betrouwbare kwantitatieve uitspraken gedaan kunnen worden. De bronnen die wel beschikbaar zijn leiden voor TNO tot de conclusie dat een aanzienlijk deel van het vliegend personeel medicatie gebruikt die niet is toegestaan volgens de JAR-FCL. De aero-medische bijwerkingen lijken volgens TNO beheersbaar.

Ten aanzien van het alcoholgebruik stelt TNO dat bij circa 5–8% van de Nederlandse beroepsbevolking risicovol alcoholgebruik voorkomt. TNO geeft aan dat vliegend personeel niet afwijkt van dit algemene beeld. Aangaande drugsgebruik onder vliegend personeel is ook geen grootschalig epidemiologisch onderzoek beschikbaar. Op grond van de wel beschikbare informatie concludeert TNO dat circa 0,3–1,3% van het vliegend personeel wel eens «party drugs» gebruikt.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Deze informatie en de onderliggende TNO-rapporten zijn bij brief van 15 april 2004 (kamerstuk 29 200 XII nr. 127) aan de Kamer verstrekt. Op grond van deze bevindingen zijn in 2005 nadere afspraken met de sector gemaakt wat heeft geresulteerd in het door de sector zelf opzetten van een preventieprogramma. Bij brief d.d. 22 december 2005 (kamerstuk 30 300 XII nr. 36) is de Kamer hierover nader geïnformeerd.

9

Wanneer kunnen de resultaten van het Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland worden verwacht?

Na het zomerreces worden de resultaten van het Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland als integraal onderdeel van de Voortgangsrapportage Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid naar de Tweede Kamer gestuurd.

10

Welke verklaringen zijn er te noemen voor het achterblijven van het aantal aangekochte woningen in de sloopzones met de hoogste risico's?

Zoals dat in de motie Hofstra van juni 2002 is gevraagd, besluiten de bewoners van de sloopzones rond Schiphol of en wanneer ze wensen te verhuizen uit de zones. Er kan dus ook niet worden gesproken over het achterblijven van het aantal aangekochte woningen.

Voor de begroting is een aanname gedaan over de snelheid waarmee de huizen aangekocht kunnen worden. Het is daarbij vooral van belang dat er voldoende budget is gereserveerd, zodat als bewoners dat willen, er ook budget is om de woning aan te kopen.

11

Wat zijn de resultaten van de monitoring van de naleving van de toezeggingen van Air-France KLM, onder andere ten aanzien van de netwerk-kwaliteit en het blijven vliegen op de 42 intercontinentale sleutelbestemmingen? Kan de regering de resultaten van deze monitoring aan de Kamer doen toekomen?

In november 2005 heeft een meting plaatsgevonden van de netwerk-ontwikkeling in 2005 ten opzichte van 2004. Analyse van de netwerk-kwaliteit van Air France-KLM op Schiphol wijst uit dat Schiphol baat heeft gehad bij de fusie van Air France en KLM. Alle 42 intercontinentale sleutelbestemmingen van KLM vanaf Schiphol die in de zogenaamde «State assurances», de afspraken tussen de Staat en de fusiepartners, zijn vastgelegd, werden zowel in het zomer- als winterseizoen bediend. Naast de afspraak over het blijven bedienen van deze sleutelbestemmingen is er de afspraak dat Air France-KLM zal opereren met een «multi-hub systeem» met zowel Schiphol als Parijs Charles de Gaulle als intercontinentale en Europese hubs. Ook naar de naleving van deze afspraak is gekeken. Geconstateerd is dat voor beide seizoenen geldt dat voor zowel in- en uitstappende passagiers en voor overstappende passagiers de netwerk-kwaliteit op Schiphol is verbeterd, waarbij de groei van de zogenaamde «hubconnectiviteit» (een maatstaf voor het aantal doorverbindingen via de hub) van Schiphol nog wat groter was dan op Parijs Charles de Gaulle. Het aantal vluchten met vrachttoestellen is ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van 2004. Het rapport van SEO Economisch Onderzoek van november 2005 met de resultaten van de monitoring van de «state assurances» zal aan de Kamer worden toegestuurd.¹

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

12

Kunt u de gedeeltelijke realisaties uit tabel 13.03 nader toelichten en dan met name het punt «Gesteld staan voor calamiteiten».

Voor het voldoen aan de veiligheidsnormen, en daarmee ook de veiligheid van kust- meren- en rivierengebied, bestaat een langjarig investeringsprogramma. Zo is voorzien dat voor de rivieren door uitvoering van de Maaswerken en Ruimte voor de Rivier de normen in 2015 zullen worden bereikt.

Voor het dossier bouwgrondstoffen bouwt VenW de beleidsverantwoordelijkheid af. De afbouw duurt tot uiterlijk 2009.

Uit het onderzoeksprogramma Rampenbeheersing Overstromingen (aangekondigd in Kamerstukken 2003–2004, 29 384, nr. 1–5, Tweede Kamer) treedt naar voren dat de voorbereiding op overstromingen door de gezamenlijke overheden slechts gedeeltelijk op orde is. Het gaat hierbij met name om planvorming, aansturingrelaties en hulpverleningscapaciteit. Onder regie van de ministeries van BZK en V&W is een verbeterprogramma specifiek voor overstromingen in voorbereiding. Hierover zult u in het Kabinetsstandpunt Rampenbeheersing Overstromingen dit najaar nader worden geïnformeerd.

13

Zijn de metingen van de waterkwaliteit verricht met de nieuwe uniforme meetmethoden, gebaseerd op de Kaderrichtlijn Water (conform de motie Van Lith)?

Nee, er wordt binnen Europa nog gewerkt aan het harmoniseren van de meetmethoden en er is dus met de oude meetmethoden gemeten.

14

Wat zijn de administratieve redenen voor het afvoeren van 95 van de 381 (vermoedelijk) ernstige gevallen van waterboderverontreiniging in rijkswateren?

Vanwege het uitvoeren van administratieve redenen of vanwege nader onderzoek zijn 95 gevallen afgevoerd. De administratieve redenen betreffen met name het samenvoegen van enkele (deel)locaties tot een groter geheel om de efficiëntie van nader onderzoek en eventuele sanering te vergroten. Hierdoor kon de lijst van potentiële saneringslocaties worden ingekort, maar de potentiële saneringsopgave is niet veranderd. Het grootste deel is afgevoerd omdat nader onderzoek heeft uitgewezen dat er geen sprake is van ernstige waterboderverontreiniging. Hier hoeven dus geen saneringsmaatregelen te worden getroffen.