

Vergaderjaar 2001–2002

28 380

Financiële verantwoordingen over het jaar 2001

Nr. 96

AANVULLENDE LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 5 juli 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de Financiële verantwoording van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) over het jaar 2001 (28 380, nr. 26) en over over het rapport van de Algemene Rekenkamer bij de Financiële verantwoording van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Infrastructuurfonds (28 380, nr. 28). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 20 juni 2002 (28 380, nrs. 71 en 73).

De minister heeft bij brief van 5 juli 2002 de nog openstaande vragen beantwoord. Deze vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Te Veldhuis

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), fng. voorzitter, Van Heemst (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Dijkzma (PvdA), Hofstra (VVD), Meijer (CDA), Buijs (CDA), Atsma (CDA), Hamer (PvdA), Nicolaï (VVD), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Ten Hoopen (CDA), De Pater-van der Meer (CDA), Alblas (LPF), Eberhard (LPF), Jense (LN), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Schonewille (LPF) en Wijschenik (LPF).
Plv. Leden: Vacature (VVD), Vacature (PvdA), Vacature (VVD), Vacature (PvdA), Bakker (D66), Crone (PvdA), Vacature (VVD), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Mastwijk (CDA), Vacature (PvdA), Vacature (VVD), Vacature (PvdA), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Jager (CDA), Bruls (CDA), Vacature (CDA), Van Ruiten (LPF), T. de Graaf (LPF), Teeven (LN), Rosenmöller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Stuger (LPF) en Jukema (LPF).

Financiële verantwoording van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) over het jaar 2001

27

Op welke manier en in welke mate is de ontwikkeling van de autokosten van invloed geweest op het gebruik van het hoofdwegennet?

De exacte invloed van de ontwikkeling van de autokosten op het gebruik van het hoofdwegennet is niet te geven, omdat meerdere factoren het gebruik van het hoofdwegennet beïnvloeden (o.a. economische en inkomensontwikkelingen). Bovendien hebben ontwikkelingen in de variabele autokosten een ander effect op het gebruik van het hoofdwegennet dan die van de vaste kosten.

Over het effect van variabele autokosten op het gebruik van het hoofdwegennet is bijvoorbeeld in het kader van het project Kilometerheffing onderzoek gedaan. Uit modelberekeningen blijkt dat voor personenauto's een stijging van de variabele autokosten met 2,5 euro-cent¹ op de lange termijn (2020) een reductie van 10% autokilometers oplevert. Een stijging met 3,6 eurocent laat op de lange termijn (2020) een reductie van 13% autokilometers zien.

Het vrachtverkeer reageert weer anders op wijzigingen in de variabele kosten, omdat deze een kleiner deel uitmaken van de totale kosten dan bij personenauto's.

41

Wat is de modal split van het goederenvervoer op de zes verbindingen met als oorsprong en bestemming de vier grote steden in de Randstad?

Zie onderstaande tabel

Vervoersprestatie goederenvervoer 2000 (gemeten in tonnen x 1000)

	Weg	Spoor	Binnen- vaart	Totaal
A'dam-R'dam vv	933	383	4 538	5 855
A'dam-Utrecht vv	472	0	588	1 060
A'dam-Den Haag vv	129	0	32	161
R'dam-Utrecht vv	602	0	1 623	2 225
R'dam-Den Haag vv	600	0	138	738
Utrecht-Den Haag vv	242	0	1	243
Som tussen 4 steden	2 978	383	6 920	10 282
Som binnen Randstad	142 091	836	37 499	180 426
Som binnen Nederland	465 000	5 000	102 000	572 000
Som Nederland incl.* grens- overschr. vervoer	612 000	28 000	274 000	914 000

Bron: CBS

* Excl. Short sea, Deep sea en Pijpleiding

Vervoersprestatie goederenvervoer 2000 (% vervoerd gewicht)

	Weg	Spoor	Binnen- vaart	Totaal
A'dam-R'dam vv	16%	7%	78%	100%
A'dam-Utrecht vv	45%	0%	55%	100%
A'dam-Den Haag vv	80%	0%	20%	100%

¹ T.o.v. de variabele autokosten in 1995.

	Weg	Spoor	Binnen- vaart	Totaal
R'dam-Utrecht vv	27%	0%	73%	100%
R'dam-Den Haag vv	81%	0%	19%	100%
Utrecht-Den Haag vv	100%	0%	0%	100%
Som tussen 4 steden	29%	4%	67%	100%
Som binnen Randstad	78%	1%	21%	100%
Som binnen Nederland	81%	1%	18%	100%
Som Nederland incl. grensover- schr. vervoer	67%	3%	30%	100%

Bron: CBS

28 380 nr. 28

Rapport bij de financiële verantwoording 2001 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Infrastructuurfonds

24

In welke gevallen, waarin een beperking van de accountantverklaring is afgegeven was er sprake van het ontbreken van de specifieke vereisten bij de vervoerder, zoals een vergunning? In welke gevallen beschikte de vervoerder niet over de juiste papieren beschikte en welke maatregelen zijn er in deze gevallen genomen?

Volgens het controleprotocol (t.b.v. de controle op de verantwoording van de besteding van de rijksbijdrage voor de exploitatie openbaar vervoer) dient de accountant van de subsidieontvanger (decentrale overheid) o.a. vast te stellen dat in het desbetreffende jaar de vervoerder over een vergunning conform het gestelde in artikel 14 tot en met 16 van het (voormalige) Besluit personenvervoer beschikt.

In de jaren 1998 tm 2000 is het verlenen, wijzigen en intrekken van vergunningen voor het verrichten van interlokaal openbaar vervoer (anders dan per trein) bij de decentrale overheden komen te liggen (als gevolg van de decentralisatie van het OV).

In de accountantsverklaringen bij de verantwoordingen van Gelderland en Overijssel is opgemerkt dat Connexxion de bedoelde vergunningen niet aan de betreffende subsidieontvangers voor het jaar 1999 heeft kunnen overleggen. De accountant van Flevoland heeft opgemerkt dat de vergunningen nog op naam van de rechtsvoorgangers van de vervoerders (Connexxion en Arriva) gesteld waren.

Uiteraard beschikken Connexxion en Arriva over de bedoelde vergunningen in 1998, 1999 en 2000, zij het dat deze reeds vóór 1998 waren afgegeven door de Minister van VenW aan de rechtsvoorgangers van Connexxion en Arriva (de voormalige VSN-bedrijven), en niet in 1998, 1999 of 2000 door de Gedeputeerde Staten van de betreffende provincies aan Connexxion en Arriva zelf.

Inmiddels (sinds 2001) worden vergunningen weer verleend (gewijzigd en ingetrokken) door de Minister van VenW.