

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
5 juli 2002	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
FEZ/2002/1494	-
Onderwerp	
Financiële verantwoordingen over het jaar 2001 (28 380, nr. 26, 27 en 28)	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op de nog openstaande vragen met betrekking tot de Financiële Verantwoording van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over het jaar 2001 alsmede het rapport daarbij (Kamerstukken II, 2001-2002, 28 380, nr. 26 en 28).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Postbus 20901 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres: Plesmanweg 1-6

Telefoon 070 – 351 61 71  
Fax 070 – 351 78 95

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

28 380 nr. 26

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

*Vraag 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 eurocent<sup>1</sup> 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.

*Vraag 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)**

	<b>Weg</b>	<b>Spoor</b>	<b>Binnenvaart</b>	<b>Totaal</b>
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
<b>Som tussen 4 steden</b>	<b>2.978</b>	<b>383</b>	<b>6.920</b>	<b>10.282</b>
<b>Som binnen Randstad</b>	<b>142.091</b>	<b>836</b>	<b>37.499</b>	<b>180.426</b>
<b>Som binnen Nederland</b>	<b>465.000</b>	<b>5.000</b>	<b>102.000</b>	<b>572.000</b>
<b>Som Nederland incl. * grensoversch. vervoer</b>	<b>612.000</b>	<b>28.000</b>	<b>274.000</b>	<b>914.000</b>

<sup>1</sup> T.o.v. de variabele autokosten in 1995

Bron: CBS

\* Excl. Short sea, Deep sea en Pijpleiding

**Vervoersprestatie goederenvervoer 2000 (% vervoerd gewicht)**

	<b>Weg</b>	<b>Spoor</b>	<b>Binnenvaart</b>	<b>Totaal</b>
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%
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%
<b>Som tussen 4 steden</b>	<b>29%</b>	<b>4%</b>	<b>67%</b>	<b>100%</b>
<b>Som binnen Randstad</b>	<b>78%</b>	<b>1%</b>	<b>21%</b>	<b>100%</b>
<b>Som binnen Nederland</b>	<b>81%</b>	<b>1%</b>	<b>18%</b>	<b>100%</b>
<b>Som Nederland incl. grensoversch. vervoer</b>	<b>67%</b>	<b>3%</b>	<b>30%</b>	<b>100%</b>

Bron: CBS

**28 380 nr. 28****Rapport bij de financiële verantwoording 2001 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat***Vraag 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 Connexion 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 (Connexion 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.