

Vergaderjaar 2001–2002

28 304

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2002 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 18 april 2002

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

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), J. Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD), Vacature (PvdA), Vacature (CDA).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD), Crone (PvdA), Atsma (CDA).

1

Wat zijn de verwachte dividendinkomsten van Schiphol in 2002? Welke afspraken zijn met Schiphol gemaakt over de pay-out ratio? Wat gebeurt er met eventuele toekomstige dividendmeevallers Schiphol? Waar worden deze gelden voor aangewend?

De verwachte dividendinkomsten van Schiphol in 2002 zijn ca. € 34,7 mln. In de Voorjaarsnota is overigens rekening gehouden met een te verwachten lagere dividendopbrengst bij andere overheidsdeelnemingen bij VenW, zodat voor dividend Schiphol behoedzaamheidshalve ca. € 26 mln. is geraamd. De pay-out ratio was 15%, met Schiphol is de afspraak gemaakt dat dit percentage over 2001 wordt verhoogd tot 25% en over 2002 tot 30 % van het nettoresultaat. Opwaartse en neerwaartse aanpassingen van de dividendopbrengsten komen ten gunste respectievelijk ten laste van de algemene middelen.

Dit is een evenwichtige benadering. Zo is de derving van dividendopbrengsten KPN in de begroting ten laste van de algemene middelen gebracht en zullen toekomstige meevallende dividendopbrengsten ten gunste van de algemene middelen komen.

2

Kan worden aangegeven hoe hoog de jaarlijkse kosten en verplichtingen zijn voor het Eurovignet? Hoe makkelijk kunnen we het Eurovignet opzeggen?

De kosten voor VenW in de afgelopen jaren zijn hieronder weergegeven. De fluctuaties zijn te verklaren door het systeem van saldering van wederzijdse verplichtingen tussen andere verdragsstaten en Nederland.

1999: € 5,480 mln.;
2000: € 1,798 mln.;
2001: € 0,807 mln.

Het opzeggen van Eurovignet kan per ieder nieuw kalenderjaar (1 januari), met een opzegtermijn van 9 maanden voor de eerste verdragsstaat die opzegt en van 6 maanden voor de volgende verdragsstaten die opzeggen.

3

Er wordt 20,9 miljoen euro extra uitgegeven voor de reductie van verkeersslachtoffers op de weg. Wat wordt er met dit geld gefinancierd? Kan worden aangegeven waarom deze post niet voorzien was? Waar op de begroting zijn de subsidies voor de dodehoekspiegel terug te vinden? Worden de subsidies voor de dodehoekspiegel gehandhaafd na verplichtstelling?

Met de € 20,9 mln. wordt besluitvorming en participatie, infrastructurele maatregelen in verblijfsgebieden, infrastructurele maatregelen op (voorlopige) verkeersaders, bewustwording educatie en training en bevordering van persoonlijke bescherming en naleving van verkeersregels gefinancierd (publicatie in Staatsblad 2001 446).

Deze post was bij Voorjaarsnota 2001 en de begroting 2002 als overbrugging naar een tweede regeling Duurzaam Veilig, een Interimbesluit Duurzaam Veilig opgenomen op het Infrastructuurfonds. Aangezien er voor het financieren van bovengenoemde zaken geen titel op het Infrastructuurfonds was, zijn bij Najaarsnota 2001 en de Voorjaarsnota 2002 de hiervoor gereserveerde middelen overgeboekt van het Infrastructuurfonds naar de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII).

De subsidies voor de dodehoekspiegel zijn terug te vinden op artikel 01 Veilig Goederenvervoer, onder 01.01.01 Interne veiligheid wegverkeer (subsidies).

Ongeveer drie à vier maanden voordat de nationale richtlijn van kracht wordt, zal de subsidieregeling zichtvelden beëindigd worden.

4

Er wordt bijna 34 miljoen euro extra uit gegeven aan geluidswerende maatregelen op Schiphol. Kan meer inzicht worden gegeven in de maatregelen die zijn/worden genomen? Hoe hoog zijn naar verwachting de kosten voor geluidswerende maatregelen in de komende jaren?

De nu aangevraagde € 34 mln. betreft een bijstelling ten opzichte van de begroting 2002. Deze verhoging wordt via het FES voorgefinancierd en is dit jaar benodigd om het isolatieprogramma verder uit te kunnen voeren. Het gaat dus om de eerder afgesproken isolatie conform het programma GIS II.

Dit jaar en de komende jaren zal voor een bedrag van in totaal € 314 mln. geïsoleerd gaan worden. De isolatiekosten worden op de sector verhaald via heffingen.

5

De 1e suppl. begroting geeft aan dat er bijna 84 miljoen extra moet worden uitgegeven aan loonbijstelling. Kan worden aangegeven wat de oorzaken zijn van deze niet voorziene loonbijstelling? Houdt dit in dat er meer mensen moeten worden ingehuurd van buitenaf? Kan een overzicht worden gegeven van de stand van zaken met betrekking tot het terugdringen van het inhuren van externe adviseurs?

Van de € 84 mln. is in 2002 € 36 mln. bedoeld om de salarissen van de VenW-ambtenaren conform de CAO van de sector Rijk alsmede mutaties in de sociale zekerheidspremies te compenseren.

De resterende € 48 mln. is bestemd voor de loonontwikkeling bij het openbaar vervoer, waarvan de jaarlijkse kosten op de VenW-begroting drukken.

De jaarlijkse loonbijstelling is dus niet bedoeld om extra personeel of meer personeel op hogere functies aan te nemen. Het is ook niet bedoeld om meer externen in te huren.

Het terugdringen van het inhuren van externe adviseurs is als gevolg van de taakstelling bij het laatste Regeerakkoord geëffectueerd door een structurele verlaging van de personeelsartikelen in de begroting 1999.