

Vergaderjaar 2004–2005

29 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2005

Nr. 51

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 30 augustus 2005

De commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de brief 25 april 2005 inzake mededeling van het plaatsen van het Besluit BDU verkeer en vervoer in het Staatsblad (vw05000362).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 30 augustus 2005. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, 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), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD). Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), 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).

Vragen en antwoorden

1

Kunt u aangeven wat de besparing in aantal FTE's voor de rijksoverheid bedraagt met de Brede Doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer?

De ophoging van de projectgrens voor regionale en lokale infrastructuur van de GDU en de samenvoeging van de geldstromen van de GDU en andere regelingen in de BDU verkeer en vervoer hebben op rijksniveau tot een besparing van ongeveer 30 à 35 FTE's geleid. Overigens wordt een deel van het werk, met name het beoordelen en prioriteren van uitgaven en projecten, nu verricht in de regio's. Om die reden is bij de ophoging van de projectgrens van de GDU het totale bedrag van de GDU opgehoogd.

2

Levert de BDU verkeer en vervoer ook besparingen op voor de lagere overheden in aantal FTE's? Wat is de hoogte van deze besparingen?

Enerzijds vallen de activiteiten, die voortvloeien uit het per regeling of project indienen van plannen en aanvragen weg en worden de verantwoordingen richting rijksoverheid sterk vereenvoudigd door de invoering van de BDU verkeer en vervoer. Anderzijds zullen het stellen van prioriteiten en het verantwoorden binnen de eigen gremia van de regio's hogere eisen stellen dan voorheen. Afhankelijk van hoe een regio de werkzaamheden inricht zal er een grotere of kleinere verschuiving in het soort werkzaamheden optreden. Op dit moment wordt verwacht dat er per saldo geen besparing in termen van FTE's in de regio's zal optreden.

3

Hoe verhoudt het streven naar een ongewijzigde budgetverdeling zich met de ambities van de Nota Mobiliteit waarin juiste enkele keuzes worden gemaakt die breken met het huidige beleid en waarbij ook een andere verdeling van middelen nodig kan zijn?

De ongewijzigde budgetverdeling is vastgelegd in de tijdelijke verdeelsleutel, die slechts voor een termijn van 3 tot maximaal 5 jaar geldig is. Er wordt gestreefd binnen drie jaar een nieuwe, op structuurkenmerken gebaseerde nieuwe verdeelsleutel in te voeren. In deze verdeelsleutel zullen ook de beleidsprioriteiten voortkomend uit de Nota Mobiliteit worden meegewogen.

4

Kunt u aangeven op welke manier in de kaderwetgebieden (WGR+) de doelstellingen en prestatie-indicatoren aan democratisch toezicht zijn onderworpen? Als dit democratische toezicht ontbreekt, kunt u dan aangeven op welke manier u denkt dit democratische gat te kunnen opvullen?

Het democratisch toezicht op de kaderwetgebieden verloopt via de gemeenteraden van de erbinnen samenwerkende gemeenten. Een aantal leden van de gemeenteraden van de in het samenwerkingsgebied gelegen gemeenten maakt deel uit van het algemeen bestuur van het kaderwetgebied. Aangezien zowel via de inhoud (de wijze waarop het verkeer- en vervoerbeleid binnen de gemeente gestalte krijgt) als via de gemeentebegroting (het verkeer- en vervoerbeleid binnen een gemeente wordt maar ten dele via de BDU gefinancierd) zullen de gemeenteraden de verrichtingen van de kaderwetgebieden goed volgen.

5

Worden er nog beperkende eisen gesteld aan de rijksbijdrage voor de exploitatie van Openbaar Vervoer en regionale treindiensten? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Neen. De regionale overheden zijn verantwoordelijk voor de uitgaven en investeringen ten behoeve van het integrale verkeer en vervoerbeleid. Bij deze verantwoordelijkheid hoort onlosmakelijk de bevoegdheid zelf te prioriteren en te beslissen binnen de beschikbare middelen. Dit uitgangspunt is vastgelegd in de Wet BDU verkeer en vervoer en voortgezet in het Besluit BDU verkeer en vervoer. De beleidsdoelstellingen van het rijk worden via afspraken in het kader van de Nota Mobiliteit in samenhang met de provinciale en regionale verkeer en vervoerplannen vastgelegd.

6

Leidt het steeds verder specificeren en kwantificeren van prestatie-indicatoren en streefcijfers voor decentrale overheden er niet toe dat het streven naar beleidsvrijheid voor de decentrale overheden weer verloren gaat?

Het specificeren van streefcijfers en indicatoren leidt niet noodzakelijkerwijze tot het vastleggen van de wijze waarop deze prestaties moeten worden geleverd. Voor het gezamenlijk bereiken van de doelstellingen op verkeer- en vervoergebied is het noodzakelijk dat de verschillende overheden afspraken met elkaar maken, bij voorkeur worden daarbij na te streven cijfers vastgelegd. U heeft overigens gelijk in uw zorg dat hierin niet zover moet worden gegaan dat er feitelijk geen beleidsvrijheid voor de decentrale overheden zou resteren.

7

Welke middelen heeft de regering om de financiering van beleidsdoelen op lokaal niveau te garanderen indien deze doelen vallen binnen de reikwijdte van de BDU verkeer en vervoer?

Afspraken over te bereiken beleidsdoelen worden gemaakt in termen van streefcijfers en dergelijke en niet in termen van voorschriften ten aanzien van een bestedingsplicht ten behoeve van bepaalde onderwerpen. Als afgesproken streefwaarden niet worden gehaald dan zal hierover overleg plaatsvinden tussen rijksoverheid en decentrale overheden. Het vastleggen van een verplichting ten minste «x euro» of «y %» te besteden aan een bepaald doel miskent de eigen verantwoordelijkheid van de decentrale overheden en is geen enkele garantie voor het behalen van de gewenste beleidseffecten.

8

Welke maatstaven worden gehanteerd voor de keuze van de structuurkenmerken die worden toegepast voor de verdeelsleutel?

De ontwikkeling van de nieuwe sleutel die zal worden gehanteerd over 3 tot uiterlijk 5 jaar, is gestart, maar nog niet zover, dat nu al concreet kan worden aangegeven uit welke structuurkenmerken de nieuwe sleutel zal worden opgebouwd. De koepels van decentrale overheden zijn bij de ontwikkeling van de nieuwe sleutel betrokken.

9

Waarom is ervoor gekozen om ook subsidies voor de bediening van spoorinfrastructuur op te nemen binnen de BDU?

Deze keuze is niet gemaakt. De bediening van de spoorinfrastructuur geschiedt door Prorail en wordt gefinancierd op basis van het Besluit

Infrastructuurfonds. De wijziging van het Besluit Infracfonds (artikel 7) maakt het mogelijk om de capaciteitsverdeling en de verkeersleiding op spoorweginfrastructuur uit het Infrastructuurfonds te bekostigen.