

Vergaderjaar 2007–2008

31 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2008

Nr. 10

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 31 oktober 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de brief van 17 september 2007 ten geleide van de ontwerp-amvb houdende wijziging Besluit BDU verkeer en vervoer i.v.m. invoering nieuwe verdeelsleutel (Kamerstuk 31 200 XII, nr. 3).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 30 oktober 2007. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
R. W. F. Kortenhorst

Griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), Voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Piv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

Inleiding

Algemeen

De wijziging van het Besluit BDU verkeer en vervoer beoogt het invoeren van een nieuwe verdeelsleutel ter vervanging van de tijdelijke verdeelsleutel, die bij de invoering van de Wet BDU verkeer en vervoer voor een periode van 3 tot maximaal 5 jaar was vastgesteld. De nieuwe verdeelsleutel zal mede zijn gebaseerd op structuurkenmerken. De mate van beleidsvrijheid van de regio's wijzigt daarmee niet ten opzichte van de bestaande situatie. Ook de omvang van het totale te verdelen BDU-budget wijzigt niet als gevolg van de nieuwe verdeelsleutel.

1

Wat is het verband tussen deze wijziging van het Besluit Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) en de tussentijdse evaluatie van de BDU en het onderzoek naar de omvang van de BDU, die beide in de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit staan? Zijn de uitkomsten van de tussentijdse evaluatie en het onderzoek naar de omvang van de BDU al bekend? Wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

De evaluatie van de werking van de wet BDU verkeer en vervoer zal plaatsvinden vijf jaar na inwerkingtreden van de wet, dus in 2010. Met de koepels van decentrale overheden is in het voorbereidingstraject van de invoering van de BDU afgesproken gezamenlijk te streven naar het ontwerpen en invoeren van een nieuwe verdeelsleutel na drie jaar en dit los te koppelen van de evaluatie. Achtergrond hiervan was, dat de tijdelijke verdeelsleutel geen rekening hield met het verschil in dynamiek tussen de regio's, en daardoor na verloop van jaren een minder goed passende verdeling van het beschikbare budget over de regio's zal geven.

Het onderzoek naar de gewenste omvang van de BDU zal naar verwachting in de loop van 2008 kunnen worden afgerond.

2

Op welke manier zal dit verdelingsvoorstel een bijdrage kunnen leveren aan het verder bevorderen van het openbaar vervoer?

De decentrale overheden bepalen zelf de optimale mix van uitgaven en bestedingen, die zij vanuit de BDU doen. De nieuwe verdeelsleutel is niet van invloed op de prioritering, die iedere overheid daarbij aanbrengt.

3

Op welke wijze wordt er in de nieuwe verdeelsleutel rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen zoals een woonwijk of een nieuw winkelgebied?

In de nieuwe verdeelsleutel worden als structuurkenmerken het aantal woningen en de omgevings-adressen-dichtheid (oad) gebruikt. Deze volgen ontwikkelingen als nieuwe woonwijken en winkelgebieden. Dit betekent, dat een regio, waar zulke ontwikkelingen zijn gepland erop kan vertrouwen dat bij realisatie het aandeel in de BDU daarin zal volgen. Met opzet is niet gekozen voor het meenemen van plannen, die in veel gevallen vertragingen of wijzigingen kennen, maar voor gerealiseerde plannen. Aangezien zowel sparen als lenen binnen de BDU is toegestaan kunnen regio's over voldoende budget beschikken ingeval van ontwikkelingen als in de vraag aangegeven.

4

Wordt in het nieuwe systeem rekening gehouden met de centrumfunctie die bepaalde, vaak relatief kleine, steden vervullen voor de regio?

Ja. Uit het onderzoek ten behoeve van het ontwerp van de nieuwe sleutel is komen vast te staan dat de gekozen structuurkenmerken woningen en omgevings-adressen-dichtheid (oad) in samenhang een heel goede correlatie geven met onder andere de centrumfunctie die gemeenten in een gebied vervullen.

5

Is voorzien in de mogelijkheid dat regio's willen investeren in een kwaliteitssprong, waardoor deze (de eerste jaren) relatief duurder uit zijn? Op welke wijze worden dergelijke ambities in het algemeen met de BDU ondersteund?

De nieuwe verdeelsleutel wordt niet gebaseerd op de centrale beoordeling van plannen, die er in de verschillende regio's leven. Dat zou afbreuk doen aan de decentralisatiegedachte en bovendien leiden tot onzekerheid in de regio's over te verwachten budgetten.

Overigens hebben de regio's binnen de BDU de mogelijkheid te sparen of te lenen ten behoeve van een gewenste kwaliteitssprong.

6

De regio Arnhem-Nijmegen heeft een plan voor de aanleg van hoogwaardig openbaar vervoer, waarin vertramming is opgenomen. Kan een dergelijke regio extra BDU-gelden krijgen bij de exploitatie van een tramstelsel?

Nee. Dit is niet nodig. Iedere regio heeft de volledige beleidsvrijheid te kiezen tussen de oplossingen die voor een verkeer- en vervoerprobleem mogelijk zijn. Indien een tramoplossing vanwege de verwachte grote, gebundelde vervoerstream de meest kosteneffectieve oplossing is, dan moet per definitie de exploitatie ervan binnen het beschikbare budget van de BDU kunnen worden gefinancierd.

7

Op welke wijze wordt in de BDU voorzien in diepte-investeringen, waar de kosten in de eerste jaren hoger zullen zijn?

Ervan uitgaande dat het kosteneffectieve diepte-investeringen zijn kan de desbetreffende regio het zich permitteren deze investeringen te doen door gebruik te maken van de mogelijkheid te sparen of te lenen via de BDU.

8

Waarom wordt de BDU-uitkering geïndexeerd op een lager percentage (zie bijvoorbeeld coalitieakkoord pagina 51)? Betekent dit een feitelijke bezuiniging op de BDU-gelden ten opzichte van de situatie waarin een dergelijke verlaging van de indexering niet zou hebben plaatsgevonden?

In het coalitieakkoord is afgesproken dat de voorgenomen reële groei van de BDU wordt verlaagd van 2,1% naar 1,1% vanwege andere financiële prioriteiten in het regeerprogramma. Er resteert daarmee nog steeds een reële groei van 1,1% per jaar, zodat er nog steeds ruimte blijft voor extra ambities, maar het klopt dat het kan worden gezien als een bezuiniging ten opzichte van de eerder voorgenomen groei van de middelen.

9

Is het waar dat de bezuiniging van de BDU in de periode 2008–2012 ongeveer 225 miljoen euro bedraagt en de niet uit te keren index als gevolg van «subsidiekorting» 70 miljoen?

In het akkoord is bedoeld het verminderen van de voorgenomen groei van 2,1% per jaar naar 1,1% per jaar, zie ook het antwoord op vraag 8. in de periode 2008–2012 betekent dit ongeveer 180 mln minder groei dan oorspronkelijk was afgesproken.

10

Treden door de nieuwe verdeelsleutel herverdelingseffecten op tussen provincies en (stads)regio's? Zo ja, wat zijn de effecten uitgesplitst naar regio?

Nee. De nieuwe verdeelsleutel is zodanig afgestemd op de bestaande verdeling conform de tijdelijke verdeelsleutel, dat er in het jaar van invoering geen significante herverdelingseffecten optreden. Op langere termijn kan de ontwikkeling van het aandeel in de BDU van iedere regio verschillend zijn. Dit komt doordat de nieuwe verdeelsleutel de groei/krimp van het aantal woningen maal de adressen-omgevings-dichtheid volgt. Deze dynamiek sluit goed aan bij het verschil in verkeer- en vervoeropgaven van de regio's.

11

Kunt u overzichtelijk aangeven hoeveel geld in de afgelopen jaren naar de afzonderlijke provincies en plusregio's is gegaan en de komende jaren naar de afzonderlijke provincies en plusregio's zal gaan?

In onderstaande tabel zijn de BDU-uitkeringen over de jaren 2005, 2006 en 2007 weergegeven. De BDU per individuele regio in de komende jaren hangt af van de beschikbare middelen in de V&W-begroting en de ontwikkelingen in de verschillende regio's (de nieuwe verdeelsleutel is immers dynamisch). Deze cijfers liggen daarom nog niet vast. Overigens zijn de maximale wijzigingen in de nieuwe sleutel beperkt, dus regio's kunnen uitgaan van een redelijk in te schatten trend in de ontwikkeling van hun aandeel in de BDU.

	2005	2006	2007
BRU-Utrecht	82 903 000	83 506 000	96 570 000
SGH-Haaglanden	160 371 000	176 683 000	225 537 000
KAN-Arnhem/Nijmegen	53 645 000	56 884 000	71 493 000
SRA-Amsterdam	318 155 000	332 539 000	420 437 000
SRE-Eindhoven	31 111 000	31 983 000	39 003 000
SRR-Rotterdam	271 759 000	243 291 000	299 781 000
TWE-Twente	37 885 000	37 159 000	36 193 000
Drenthe	21 428 000	22 105 000	26 509 000
Flevoland	34 362 000	34 776 000	40 199 000
Fryslân	38 421 000	41 996 000	48 563 000
Gelderland	63 656 000	62 594 000	87 107 000
Groningen	50 359 000	51 435 000	68 353 000
Limburg	52 124 000	50 903 000	69 939 000
N-Brabant	73 125 000	77 182 000	90 570 000
N-Holland	54 253 000	56 401 000	103 889 000
Overijssel	28 229 142	22 542 000	31 820 000
Utrecht	28 238 000	29 295 000	49 759 000
Zeeland	19 975 000	20 854 000	26 806 000
Z-Holland	67 237 000	71 380 000	97 582 000

12

Welke verschuivingen tussen de regio's treden op als gevolg van de nieuwe wijze van berekenen? (indien dit per regio onmogelijk is, graag

een onderscheid naar sterk stedelijk, stedelijk, weinig stedelijk en platteland)

Op het moment van invoeren zijn er geen verschuivingen tussen de regio's. Door verschillen in groei in de regio's zal de groei van de BDU per regio ook iets kunnen verschillen. Uit simulaties met proefinvullingen van de nieuwe verdeelsleutel is gebleken, dat rekening houdend met voorgenomen (bouw)plannen van de regio's en een reële groei van de BDU van 1,1% per jaar (coalitie-akkoord, zie vraag 8) zelfs de regio's met een relatieve krimp nog een geringe stijging van de BDU zullen ontvangen. Hierbij zij opgemerkt, dat in de praktijk de daadwerkelijke realisering van bouwplannen over het algemeen achterloopt ten opzichte van de planning, en dus de verschillen tussen de regio's geringer zullen zijn.

Kortom het beeld in euro's is dat de ene regio meer stijgt dan de andere, dit betekent overigens dat de relatieve aandelen in de (stijgende) totale BDU zowel dalende als stijgende regio's kent. Voorbeelden van relatieve stijgers zijn de provincies Flevoland en Groningen, van relatieve dalers de provincie Limburg en de Stadsregio Amsterdam.

13 en 14

Welke beleidsprioriteiten uit de Nota Mobiliteit werden in de tijdelijke verdeelsleutel geaccommodeerd?

Welke beleidsprioriteiten uit de Nota Mobiliteit worden in de nieuwe verdeelsleutel geaccommodeerd?

Zowel ten tijde van het opstellen van de tijdelijke verdeelsleutel als nu bij het ontwikkelen van de nieuwe, dynamische sleutel is gezamenlijk met de koepels van decentrale overheden geconstateerd, dat er uit de Nota Mobiliteit geen wensen volgen ten aanzien van een herverdeling van de beschikbare BDU middelen over de 19 regio's. De nieuwe verdeelsleutel voegt daarom uitsluitend dynamiek toe aan de reeds bestaande verdeling, zodat op termijn de verschillen in groei van de verkeer- en vervoertaken tussen de regio's ook hun beslag krijgen in verschillen in het aandeel van de regio's in de totale BDU.

15

Welke financiële verschuivingen worden teweeggebracht met de nieuwe verdeelsleutel?

Op het moment van invoeren geen, zie ook vraag 10. In latere jaren stijgt het budget van de ene regio iets meer dan dat van de andere, zie ook vraag 12. De omvang daarvan is echter in hoge mate afhankelijk van het tempo waarin voorgenomen (bouw)plannen in de regio's worden gerealiseerd.

16

In welke begroting zijn of worden de financiële verschuivingen verwerkt?

Voor de rijksbegroting wijzigt er niets. De omvang van het budget voor de BDU is onafhankelijk van de verdeelsleutel van de BDU, deze laatste kan per definitie niets anders doen dan het beschikbare budget verdelen over de 19 regio's.

De regio's zullen de omvang van de BDU, die zij ontvangen verwerken in hun begrotingen. Daarbij zal het budget van de ene regio iets meer stijgen dan dat van de andere, zie ook vraag 12.

17

Op welke manier gaat de nieuwe verdeling rekening houden met de verschillen in dynamiek tussen de afzonderlijke provincies en plusregio's? Welke provincies en plusregio's zullen hier (financieel) van profiteren?

Dit gebeurt doordat in de sleutel het aantal woningen en de omgevings-adressen-dichtheid als factoren zijn opgenomen. Zie de antwoorden op de vragen 7, 10 en 12.

Van profiteren is mijn inziens geen sprake, regio's die voor een relatief grotere groei van hun opgaven staan ontvangen ook een relatief meer extra geld uit de BDU, zodat zij hun toegenomen opgaven ook kunnen uitvoeren.

18

Welke integrale structuurkenmerken zullen een rol spelen in de verdeel-formule? Waarom is voor deze en niet voor andere structuurkenmerken gekozen?

Als structuurkenmerken is gekozen voor aantal woningen maal omgevings-adressen-dichtheid. Deze bleken in de ontwikkelingsstudie van de nieuwe verdeelsleutel de hoogste correlatie met de regionale opgaven te geven, met behoud van voldoende transparantie van de formule. In deze studie is in samenwerking met de regionale overheden en hun koepels eerst gekeken naar regionale opgaven, vervolgens zijn daar indicatoren uit afgeleid en deze zijn weer geconfronteerd met een groot aantal mogelijke structuurkenmerken. Een en ander heeft tenslotte geresulteerd in bovengenoemde keuze.

19

Kunt u per provincie en plusregio aangeven wat de mening is over dit nieuwe verdelingsvoorstel?

De nieuwe verdeelsleutel is ontwikkeld in een open en transparant proces, waarin de koepels van de regionale overheden en (deels via deze organisaties) de provincies en stadsregio's zijn betrokken. Op bestuurlijk niveau is meermalen over de nieuwe sleutel gesproken en zijn de regio's via hun koepels akkoord gegaan met de nieuwe verdeelsleutel. Ik heb geen overzicht van hoe in de interne bestuurlijke overleggen voorafgaand aan het beslissende Nationale Mobiliteits Beraad de koepels van decentrale overheden (IPO, SKVV en VNG) tot hun eindoordeel zijn gekomen.