

Vergaderjaar 2004–2005

29 469

Regels met betrekking tot het verstrekken van een brede doeluitkering aan provincies en regionaal openbare lichamen ten behoeve van de uitvoering van een integraal verkeer- en vervoerbeleid (Wet BDU verkeer en vervoer)

C

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 10 december 2004

Met belangstelling heeft de regering kennisgenomen van het verslag, vastgesteld van 9 november 2004, dat de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer heeft uitgebracht over het onderhavige wetsvoorstel. Uit de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen leidt de regering af, dat de decentralisatiegedachte door de leden van de verschillende fracties wordt gesteund.

De vaste commissie stelt vragen over de verhouding tussen de uitvoering van deze regels tot een beleidsvoornemen in de Nota Mobiliteit. Verder wordt gevraagd naar de hoogte van de uitkeringen. In het navolgende wordt puntsgewijs ingegaan op de gestelde vragen.

De vaste commissie merkt op dat ik voornemens ben om de problematiek van het rijkswegennet mede te gaan afwikkelen op het onderliggend wegennet. De vraag is hoe ik hierbij provincies en openbare lichamen ga ondersteunen.

In zijn algemeenheid is het niet mijn bedoeling om problemen op het hoofdwegennet op te vangen op het onderliggend wegennet. Wel zal ik bij knelpunten op het hoofdwegennet een gebiedsverkenning starten, waarbij ook mogelijke maatregelen zullen worden genomen voor het onderliggend wegennet (hierna: OWN-maatregel).

Conform de Nota Mobiliteit ben ik bereid om in specifieke gevallen budget dat bestemd is voor het rijkswegennet, te besteden aan het onderliggend wegennet, mits dat de problematiek op de snelwegen vermindert en het kosteneffectief is. Het MIT kent reeds een flexibele opzet. Zo bestaat de mogelijkheid om onder voorwaarden en op verzoek van de regio tot een herschikking van beschikbare middelen voor MIT-projecten in de betreffende regio te komen. Een eventuele OWN-maatregel, die in dit kader de beste oplossing biedt, hoeft dan niet, of niet volledig uit de het budget van de brede doeluitkering voor verkeer en vervoer (hierna: BDU) gefinancierd te worden.

De vaste commissie brengt het openbaar vervoer in de dunner bevolkte provincies vervolgens onder de aandacht. De commissie stelt dat vanwege bezuinigingen trein- en buslijnen moeten worden opgeheven en

dienstregelingen moeten worden aangepast. De commissie is bezorgd dat dit ten koste van een vitaal platteland zal gaan, en vraagt wat gedaan kan worden om dit te voorkomen.

Het opheffen van busdiensten komt voor. Als er geen of nauwelijks mensen in de bus zitten, vind ik het niet onlogisch dat de provincie de dienst opheft. Het ligt dan wel in de rede dat er een alternatief komt voor mensen die gebruik maakten van de opgeheven dienst. Collectief vraagafhankelijk vervoer (of een andere vorm, zoals een buurtbus) kan in dat geval een goed alternatief zijn. Als dat vervoer flexibel en klantgericht in de markt wordt gezet, is het heel goed mogelijk dat de reiziger uiteindelijk beter wordt bediend, met name door de service van deur naar deur.

Het mogelijk opheffen van treindiensten is reeds aan de orde geweest bij de discussie over de 13 contract-sectorlijnen die in aanmerking komen voor decentralisatie. De ervaring leert dat regionale spoorvervoerders deze lijnen van de huidige overheidsbijdrage kunnen exploiteren zonder dat er verschraling optreedt. Onlangs heb ik het IPO en SKVV toegezegd dat ik bereid ben om bij decentralisatie van deze diensten het huidige budget weer beschikbaar te stellen en afhankelijk van de verdeling over de verschillende treindiensten en decentrale overheden het budget toe te voegen aan de BDU. Het IPO en SKVV hebben toegezegd dat zij mij uiterlijk eind januari 2005 een voorstel zullen voorleggen voor de verdeling van het budget. Zo lang decentrale overheden geen besluit hebben genomen over decentralisatie van deze diensten en de termijn waarop, is het mijn intentie de huidige dienstverlening in stand te houden binnen de beschikbare middelen op mijn begroting.

Meer algemeen merk ik op dat de overgang van verschillende regelingen in één doeluitkering geen aanleiding is geweest voor bezuinigingen, en dat dus de totale omvang van de beschikbare middelen niet anders is, dan deze zou zijn geweest zonder de invoering van de Wet BDU verkeer en vervoer.

In de begroting 2005 voor Verkeer en Waterstaat is op bladzijde 287 een extracomptabel overzicht opgenomen, waarin de overgang van de middelen van de vervallen regelingen naar het budget van de BDU wordt verantwoord. In totaal is voor de BDU in het jaar 2005 € 1435 miljoen beschikbaar; dit bedrag loopt op naar € 1609 miljoen in 2008 (gegevens uit begroting 2005). In deze cijfers zijn de nog te decentraliseren treindiensten, waarover nog geen beslissing is genomen, niet verwerkt.

In de wet is vastgelegd dat de tijdelijke verdeelsleutel van de BDU binnen 3 tot 5 jaar zal worden vervangen door een nieuwe sleutel. Bij de ontwikkeling van deze sleutel zal uiteraard ook rekening worden gehouden met de verschillen en de belangen van zowel verstedelijkte als plattelandsgebieden. Daarnaast zal jaarlijks bij het vaststellen van de begroting de omvang van de beschikbare middelen ten behoeve van de BDU aan de orde kunnen komen. Ik ga er dan ook vanuit, dat realisering van de ambities uit de Nota Mobiliteit mogelijk zal zijn.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
Peijs