

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009

Nr. 16

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 november 2008

Hierbij bied ik u mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat het onderzoeksrapport «*Omvang BDU: beschikbare middelen en ambities*» aan.¹ Hiermee ga ik tevens in op het verzoek van de voorzitter van de vaste kamercommissie van Verkeer en Waterstaat van 20 november jongstleden (kenmerk 31 700-XII) om toezending van het rapport. Het onderhavige onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en vloeit voort uit de behandeling van de Nota Mobiliteit en een gezamenlijke afspraak van Rijk, IPO, SKVV, VNG en de UVW in het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) van maart 2007.

In deze brief licht ik de achtergrond en de uitkomsten van het onderzoek nader toe. Ook geef ik aan hoe Rijk, IPO, SKVV, VNG en UVW hiermee willen omgaan.

Achtergrond onderzoek

In 2005 is een belangrijke stap gezet in de decentralisatie van het verkeer- en vervoerbeleid met de inwerkingtreding van de Wet Brede Doel Uitkering (BDU) verkeer en vervoer. Deze wet regelt de bijdrage van het rijk aan de financiering van het decentrale verkeer- en vervoerbeleid en zorgt ervoor dat beslissen en betalen in één hand worden gelegd. Daarmee beoogt de wet een integrale afweging te bevorderen op die bestuurlijke niveaus waar de problemen zich voordoen.

De decentrale overheden hebben de ruimte om zelf, binnen de grenzen van het rijksbeleid, de beschikbare middelen in de BDU, het Provinciefonds, het Gemeentefonds en de eigen middelen, keuzes te maken en prioriteiten te stellen. Hierdoor kunnen zij bij de vertaling van de Nota Mobiliteit (NoMo) in de provinciale en regionale verkeer en vervoerplannen optimaal inspelen op ontwikkelingen in hun gebied en die maatregelen en projecten kiezen waarmee zo efficiënt en effectief mogelijk de NoMo-doelstellingen kunnen worden gerealiseerd. Naast de BDU zijn in het Provinciefonds middelen beschikbaar voor aanleg, beheer en onder-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

houd van provinciale wegen en in het Gemeentefonds voor beheer en onderhoud van lokale wegen. De decentrale overheden zetten ook eigen middelen in voor de uitvoering van het decentrale verkeer- en vervoerbeleid inclusief het openbaar vervoer.

Bij de totstandkoming van de BDU en de behandeling van de NoMo hebben Rijk en decentrale overheden afgesproken dat gezamenlijk zou worden onderzocht welke middelen nodig zijn voor het bereiken van de verkeer- en vervoerdoelstellingen uit de NoMo. Het onderhavige onderzoek geeft een beeld hiervan.

Uitkomsten onderzoek en vervolg

De onderzoekers stellen dat er bij decentrale overheden een spanning bestaat tussen de ambities en beschikbare middelen op het terrein van verkeer en vervoer. In het onderzoek wordt dit als volgt geformuleerd: *«Om de NoMo-doelstellingen te kunnen realiseren [dienen] de beschikbare middelen in de periode 2009–2011 [...] te worden verhoogd met € 550 miljoen per jaar. [...] Op de middellange (2012–2015) en lange termijn (2016–2020) bedraagt het jaarlijkse bedrag dat extra nodig is [...] respectievelijk € 650 miljoen [...] en € 150 mln [...] per jaar.»* De onderzoekers tekenen daarbij aan dat de genoemde bedragen indicatief zijn en dat de maatregelen die op lange termijn (moeten) worden uitgevoerd thans minder eenduidig zijn: *«Veel maatregelen bevinden zich nog in de (pre-) verkenningsfase zodat nog geen definitieve keuzes zijn gemaakt.»*

Tegenover deze bevindingen staat dat het Rijk in deze kabinetsperiode in de MobiliteitsAanpak extra middelen uittrekt voor mobiliteitsprojecten. De MobiliteitsAanpak geeft invulling aan een investeringspakket van ruim € 7 miljard, waarvan circa € 4 miljard aanvullend op de NoMo. Hierbij gaat het om maatregelen gericht op wegen (€ 1,6 miljard) en openbaar vervoer (€ 5,3 miljard) en om generieke maatregelen op het gebied van fiets, mobiliteitsmanagement en reisinformatie (€ 200 miljoen). Deze maatregelen komen deels ten gunste aan de regio's (soms in cofinanciering). De investeringen zijn aanvullend op de € 1,8 miljard uit het coalitieakkoord voor mobiliteitsprojecten (Quick Wins wegen, aanpak van knooppunten en ZZL-gelden).

Rijk en decentrale overheden zullen in 2009 in MIRT- en andere bestuurlijke overleggen afspraken maken over de inzet van de extra middelen. Dat gebeurt gebiedsgericht waarbij ruimte is voor maatwerk en steeds zal worden gekeken welke maatregelen en investeringen het beste bijdragen aan de realisatie van de NoMo-doelstellingen.

Het NMB concludeert dat de uitkomsten van het onderzoek voor de korte termijn geen reden zijn om de ambities en doelstellingen naar beneden bij te stellen. Wel zullen de betrokken overheden explicietere keuzes en scherpere afwegingen moeten maken.

Voor na deze kabinetsperiode is in het NMB van 6 november 2008 afgesproken dat Rijk en decentrale overheden in overleg zullen bezien hoe de spanning tussen strategische ambities en beschikbare middelen het beste kan worden beheerst of verminderd. Het NMB onderkent dat dit in samenhang met een aantal andere ontwikkelingen moet gebeuren. Daarbij gaat het om bredere discussies over de relatie tussen Rijk en regio's en de relatie tussen regio's onderling (evaluatie WGR+ regeling, evaluatie Wet BDU, advies commissie Lodders) en over andere opgaven in het fysieke domein (denk aan de verstedelijkingsopgaven) die om een gemeenschappelijke inzet vragen. Er is ook een relatie met gesprekken die in een ander verband worden gevoerd over de bij de decentrale overheden voor hun beleid beschikbare budgetten.

Rijk, IPO, SKVV, VNG en UVW hebben afgesproken om in het NMB van maart 2009 een plan van aanpak vast te stellen met de stappen die zullen worden gezet om tot besluitvorming te komen door een volgend kabinet. Dit plan van aanpak zal gedurende het proces steeds in samenhang worden gezien met de zojuist genoemde ontwikkelingen.

Om een balans te vinden tussen de strategische ambities en beschikbare middelen op het terrein van verkeer en vervoer slaan Rijk en decentrale overheden de handen ineen. De inzet is daarbij onverminderd gericht op de realisatie van de NoMo doelstellingen. Het NMB heeft er vertrouwen in dat dit mogelijk is door in een gebiedsgerichte aanpak nog scherpere keuzes te maken bij de inzet van maatregelen en middelen en tegelijkertijd aanvullend te investeren in mobiliteitsprojecten (MobiliteitsAanpak).

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa