

In de voorgaande edities is vermeld dat het project Nieuwe Sleutel BDU (NiSI) in een zestal fasen opgeknapt is en dat de oriëntatie- en definitiefase inmiddels zijn afgerond. Begin dit jaar is de derde fase van het project Nieuwe Sleutel BDU gestart. In deze fase moet de nieuwe verdeelsleutel worden ontwikkeld.

De werkzaamheden in de fase 3 zijn in twee blokken verdeeld. Het eerste blok is onlangs afgerond en heeft geleid tot een voorlopige set structuurkenmerken die als startpunt dienen voor de verdere ontwikkeling van de sleutel. Tevens is een technisch programma van eisen ontwikkeld.

In deze nieuwsbrief wordt verslag gedaan van de bevindingen in blok 1 en wordt vooruit gekeken naar blok 2.

Aanpak en werkwijze op hoofdlijnen

De nieuwe sleutel dient een afspiegeling te zijn van de (verschillen in) verkeers- en vervoersopgaven waarvoor de provincies en stadsregio's, de inliggende gemeenten en wegbeherende waterschappen zich gesteld zien. In de regionale opgaven komen mede tot uitdrukking de prioriteiten zoals die met name in de Nota Mobiliteit zijn geformuleerd. De verdeelsleutel moet aansluiten bij deze prioriteiten en bij de daarmee samenhangende (actuele) ontwikkeling van de behoefte aan middelen.

De werkzaamheden in het eerste blok van fase 3 hebben zich geconcentreerd op de volgende onderdelen:

vaststelling van de regionale verkeers- en vervoeropgaven

Basis voor de bepaling van de opgaven is een analyse van de belangrijkste verkeers- en vervoeropgaven waar de betrokken decentrale overheden zich de komende jaren voor gesteld zien.

Deze zijn verwoord in de Nota Mobiliteit en in de diverse regionale verkeers- en vervoerplannen.

ontwikkelen van indicatoren waarmee deze opgaven kunnen worden geoperationaliseerd

Tussen de regio's zullen verschillen bestaan in inspanningen die de komende jaren geleverd moeten gaan worden, zowel om al bestaand beleid uit te voeren als om de nieuwe uitdagingen die voortvloeien uit de Nota Mobiliteit op te pakken. Indicatoren vormen een maatstaf voor deze verschillen in inspanningen. Indicatoren kunnen niet rechtstreeks in het verdeelmodel worden opgenomen omdat zij gevoelig zijn voor het (regionale) beleid, onvoldoende transparant zijn of onvoldoende recht doen aan het ontschot karakter van de BDU. Zo is het aantal verkeersslachtoffers weliswaar een goede indicator voor de opgave "Permanente verbetering van de veiligheid", maar schiet zij tekort als structuurkenmerk omdat dit bijv. zou betekenen dat een regio jaarlijks een hogere uitkering krijgt naarmate het aantal verkeersdoden hoger ligt dan het landelijk gemiddelde.

Tijdsplanning project NiSI BDU:

Fase 3: Ontwikkeling	t/m sept. 2006
Fase 4: Validatie	t/m dec. 2006
Fase 5: Invoering	t/m juli 2007
Fase 6: Oplevering	t/m dec. 2007

selectie van structuurkenmerken

De verdeelsleutel wordt gebaseerd op een aantal structuurkenmerken. De structuurkenmerken zijn objectieve kenmerken die een verklaring geven voor verschillen in waardes tussen de indicatoren gedurende de afgelopen drie jaar. Welke structuurkenmerken kunnen bijv. de verschillen verklaren in het aantal verkeersslachtoffers tussen de verschillende regio's in de periode 2002- 2005? De selectie van structuurkenmerken vindt plaats aan de hand van een statistische analyse. Naarmate de samenhang met een indicator sterker is komt een structuurkenmerk eerder in aanmerking voor de verdeelsleutel.

Fase 3: Ontwikkeling verdeelsleutel

Uitgevoerde werkzaamheden blok 1:

- inventariseren van de regionale verkeers- en vervoeropgaven:
- Ontwikkelen van indicatoren waarmee deze opgaven kunnen worden geoperationaliseerd:
- Eerste selectie van structuurkenmerken.

Uitvoering: APE, MuConsult en RebelGroup Advisory

De resultaten van elk van de onderdelen zijn gebaseerd op een uitgebreide analyse van de literatuur en op interviews met vertegenwoordigers van alle 19 belanghebbenden en van gemeenten. De tussenresultaten en de eindrapportage zijn besproken in de Begeleidingsgroep waarin alle koepelorganisaties en het departement van Verkeer en Waterstaat zijn vertegenwoordigd. Met deze werkwijze is tegemoet gekomen aan de wens van de betrokken partijen om de verdeelsleutel te ontwikkelen in een open en interactief proces.

De belangrijkste uitkomsten

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat de regio's zich in de komende jaren voor de volgende verkeer- en vervoeropgaven zien gesteld:

Opgaven

1. **Versterken van de economie door de verbetering van de bereikbaarheid**
2. **Bereikbaar houden van belangrijke maatschappelijke voorzieningen**
3. **Permanente verbetering van de veiligheid.**
4. **Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.**
5. **Het faciliteren van ruimtelijke ontwikkelingen.**
6. **Lopende beheertaken**
7. **Verbeteren toegankelijkheid van het openbaar vervoer**

De eerstgenoemde vier opgaven vloeien rechtstreeks voort uit de ambities van de Nota Mobiliteit. De laatstgenoemde drie opgaven zijn toegevoegd op basis van de gesprekken met de provincies, stadsregio's en gemeenten. Voor een deel gaat het hierbij om reguliere opgaven bijv. ten aanzien van beheer. De BDU dient immers niet alleen om nieuwe opgaven uit de Nota Mobiliteit te financieren. Voor een ander deel gaat het om opgaven die rechtstreeks voortvloeien uit de ambities van de Nota Mobiliteit. Zo is er een sterke relatie tussen het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de het bereikbaar houden van maatschappelijke voorzieningen. Evenzeer is er sterke link tussen de economische bereikbaarheid en het faciliteren van ruimtelijke ontwikkelingen.

Structuurkenmerken

Op basis van een statistische analyse is de samenhang onderzocht tussen de indicatoren die de verkeer- en vervoeropgaven weerspiegelen en een groslijst van structuurkenmerken die via literatuuronderzoek en gesprekken met de regio's tot stand is gekomen. De analyse heeft geleid tot een voorlopige set structuurkenmerken die een sterke samenhang vertonen met de verkeer- en vervoeropgaven. Het betreft hier de structuurkenmerken zoals vermeld in het kader van hieronder.

Mogelijke structuurkenmerken

- Aantal inwoners, eventueel verbijzonderd naar leeftijdsklassen (jonger dan 20 jaar en 65 jaar en ouder)
- Lokaal klantenpotentieel (maatstaf voor de centrumfunctie);
- Bebouwd oppervlak in woonkernen;
- Aantal woningen;
- Aantal bedrijfsvestigingen;
- Aantal huishoudens;
- Aantal huishoudens met lage inkomens;
- Omgevingsadressendichtheid (maatstaf voor stedelijkheid).

Het gaat hier met nadruk om een voorlopige en niet-limitatieve set structuurkenmerken.

Bij sommige verkeer- en vervoeropgaven is een sterke samenhang gevonden tussen de gekozen indicatoren en een aantal structuurkenmerken. Zo is uit de analyse naar voren gekomen dat verschillen tussen de regio's in de opgave op het gebied van de economische bereikbaarheid sterk samenhangen met het aantal inwoners, de lokale aantrekkingskracht van een gemeente, de stedelijkheid, het aantal bedrijven en het aantal woningen. Deze structuurkenmerken vertonen niet alleen een sterke statistische correlatie met de gekozen indicatoren (aantal verplaatsingen en reistijdverlies in de spits) maar zijn ook plausibel. Het gaat immers om factoren die bepalend zijn voor het aantal mensen dat in en naar een regio reist.

Bij een aantal andere opgaven dient de samenhang tussen de indicatoren en structuurkenmerken verder versterkt te worden. Voor de opgaven op het gebied van bijv. de maatschappelijke bereikbaarheid zijn weliswaar structuurkenmerken beschikbaar (woonkernen, oppervlakte land) maar de verklarende werking is nog onvoldoende. Aanvullende structuurkenmerken kunnen wellicht bijdragen aan grotere robuustheid van het verdeelstelsel en daarmee aan een meer plausibele

verdeling van de BDU- middelen. Hierbij zullen ook structuurkenmerken met een vervoerkundige achtergrond worden onderzocht (o.a. autobezit, haltes). Hier ligt een belangrijke uitdaging voor de werkzaamheden in blok 2

Vervolgfase

Blok 2 van het onderzoek is inmiddels gestart. In deze fase richt het project zich op de ontwikkeling van de verdeelformule. Daarbij gaat het om de vaststelling van de structuurkenmerken en de bepaling van de gewichten van de kenmerken. Zoals gezegd wordt daarbij in eerste instantie aansluiting gezocht bij de bovenstaande selectie van structuurkenmerken. In een iteratief proces wordt de verdeelsleutel steeds verder verfijnd. Daarbij worden zowel de samenstelling van de structuurkenmerken als de gewichten aangepast. Bij de beoordeling van de kwaliteit van de verdeelsleutel zullen de herverdeel-effecten uiteraard een rol spelen evenals de criteria die het NMB heeft vastgesteld in het programma van eisen.

Ook deze fase van het proces zal zich kenmerken door een open en interactief karakter waarin ruimte is voor de inbreng van de betrokken partijen.

Werkzaamheden Blok 2 van Fase 3:

- **Ontwikkeling van de verdeelformule**
- **Proefberekeningen maken en verdeelsleutel fijnlijpen (Iteratief proces)**
- **Opleveren nieuwe verdeelsleutel**

Veelgestelde vragen.

Over de ontwikkeling van de nieuwe verdeelsleutel van de BDU

"Zijn de structuurkenmerken uit blok 1 van fase 3 definitief?"

De geadviseerde structuurkenmerken zijn een voorlopige set die als uitgangspunt dient bij de verdere ontwikkeling van de verdeelformule. De keuze van de definitieve structuurkenmerken en hun onderlinge zwaarte in de verdeelformule vindt plaats in de thans lopende fase 3 en zal worden afgerond met besluitvorming in het Nationaal Mobiliteits Beraad.

"Vanaf wanneer gaat de nieuwe verdeelsleutel van de BDU in?"

De planning van het project nieuwe sleutel BDU is erop gericht dat per 1 januari 2008 de BDU-gelden verdeeld worden met de nieuwe verdeelsleutel. Dit betekent dat de ontwikkeling, besluitvorming en aanpassing van de regelgeving moet worden afgerond in de zomer van 2007.

"Bespreekt de externe Begeleidingsgroep alle proefberekeningen in de zomer?"

Binnen het project Nieuwe Sleutel BDU is een nieuwe overleggroep in het leven geroepen. Omdat fase 3 veel technische bespreekpunten oplevert, is gekozen om de begeleidingsgroep zoveel mogelijk op hoofdlijnen te laten werken en de meer technische uitwerkingen te bespreken in de werkgroep NiSI. Zoals in alle fasen van dit project laat de werkgroep zich kenmerken door een open en interactief karakter waarin ruimte is voor de inbreng van alle betrokken partijen.

Project NiSI (Nieuwe Sleutel BDU)

kernteam (Min. VenW) :

Jan van Vliet, projectmanager
Bertrand Leushuis, projectsecretaris
Kees Vlemminx, deskundige
Fons Savelberg, AVV
Willem Otto Hazelhorst, AVV

externe leden begeleidingsgroep:

Jan Leeuwenburgh, SKVV
Alex Colthoff, SKVV
Jean Francois Dictus, IPO
Bart Althuis, IPO
Eugene van de Poel, VNG
Arnold van den Berg

contactgegevens:

projectsecretaris Bertrand Leushuis
bertrand.leushuis@minvenw.nl
070-351.7189

NiSI-bericht nr. 3, juni 2006

© SSO-ICT E-services