

# Concept-Verslag

Nationaal Mobiliteitsberaad

Secretariaat

## Bijlage -

Deelnemers  
**Provincies:** Ekkers, Van Haaren, Bleker, Ploeger, Milort;  
**Stadsregio's:** Verbeek, Goudt, Baljeu, Leeuwenburgh;  
**Gemeenten:** Lamers, Herrema, Van de Poel;  
**Waterschappen:** Geluk;  
**V&W:** Eurlings (vz), Riedstra, Dronkers, De Haan, Reiding, Peeters, Boot (secr.).

Afschrift aan  
Afwezige leden en  
agendaleden

Verslag van	Nummer
NMB	7-2008
Opgemaakt door	Doorkiesnummer
Robert Boot	070-351 6047
Datum bespreking	Bijlage(n)
25 september 2008	1

## Agenda

1. Opening
2. Concept-verslag
3. Mededelingen
4. Mobiliteitsaanpak
5. Actieprogramma Regionaal OV
6. Quick Scan Gedecentraliseerde Spoorlijnen
7. MIRT-spelregelkader
8. Inbedding KPVV
9. Wetsontwerp ABvM
10. Hamerstukken
11. Rondvraag

### 1. Opening

De **Minister** opent de vergadering en verontschuldigt de Staatssecretaris, die vanwege het speeddebat over de OV-chipkaart in de Tweede Kamer is.

**Verbeek** had verwacht dat de omvang BDU zou worden geagendeerd, ook omdat hij hier vorige keer om had gevraagd en dit in zijn beleving was toegezegd. Nu wordt dit volgens de voorraadagenda weer naar november geschoven, maar dit is erg laat met het oog op de begrotingsbehandeling van VenW. Ook wil hij graag de begroting niet als mededeling aan de orde hebben, maar als bespreekpunt. Het valt

hem op dat de bespreking van financiële consequenties door VenW naar achteren lijkt te worden geschoven en hiervan ook geen melding wordt gemaakt in de notulen. De financiële middelen zijn een heel belangrijk punt voor de decentrale overheden, die ze graag in het NMB willen bespreken.

De **Minister** zegt de omvang van de BDU zo snel mogelijk te willen bespreken in het NMB, maar wel wanneer het rapport gereed is. Hij zal dit met de Staatssecretaris opnemen. Hij begrijpt dat decentrale overheden graag duidelijkheid willen over de financiële middelen. Voor de begroting wijst hij er wel op dat het de Tweede Kamer is, die eventueel kan amenderen. In het NMB zullen we elkaar wel moeten vinden hoe we binnen de begroting en de beschikbare middelen elkaar kunnen vinden.

**Lamers** kijkt terug op een goede vergadering begin september in het NMB, waar ook goede afspraken zijn gemaakt met de Minister in zijn beleving. Maar hij is gelijk van mening dat daarvan nog weinig is terug te vinden bij de implementatie binnen het departement.

**Dronkers** geeft aan dat er geen enkel licht is tussen de lijn van de Minister en het departement. De **Minister** onderschrijft dit ten zeerste en benadrukt dat er een heldere en consistente lijn is uitgezet in de Mobiliteitsaanpak.

## 2. Concept-verslag

**Van Haaren** merkt op bij pagina 7 dat haar opmerking over de quick scan alleen gaat over de projecten; over financiering moeten we het hier nog hebben.

**Verbeek** wil graag opgenomen zien in het verslag dat hij gevraagd had om bespreking van de Omvang BDU.

**BESLUIT: Verslag wordt met wijzigingen vastgesteld.**

## 3. Mededelingen

**Goudt** reageert naar aanleiding van de schriftelijke mededeling over ProRail. Hij dankt de Minister voor zijn inspanningen, maar zou graag twee elementen nog extra willen benadrukken. In de eerste plaats dat de Minister verantwoordelijk is voor ProRail en hij hoopt dat hij zijn bevoegdheden gebruikt om dit soort vreemde en buitensporige verhogingen te voorkomen. In de tweede plaats wijst hij op de relatie met de BDU. Wanneer zulke grote verhogingen aan de orde zijn, dan wil hij ook graag meer BDU ontvangen als regio om de consequenties te kunnen opvangen.

De **Minister** geeft aan dat de mate van verantwoordelijkheid wel zijn grenzen heeft; ProRail is immers een privaatrechtelijke organisatie.

De **Minister** geeft een inleiding op de Begroting 2009. Het nieuwe motto van het Ministerie is vlot bewegen, veilig leven. Daarvoor is het fundament gelegd met Randstad Urgent, Anders Betalen voor Mobiliteit, de commissie Elverding, 5% groei op het Spoor en de Deltacommissie.

Hij wil komend jaar vooral een slag met de versnelling van de besluitvorming rond infrastructurale projecten. Qua wetgeving pakt hij twee parallele sporen aan, namelijk de Spoedwet en de Tracéwet. Volgende week gaat een brief naar de Tweede Kamer met een actieplan; aan de leden van het NMB is een concept-versie toegestuurd ter bespreking in deze vergadering. In het najaar moet de wetgevingsnota volgen en in het januari/februari wordt het besluitvormingstraject opgepakt. In het voorjaar zal bij de voortgangsrapportage de doorlichting van projecten op versnelling gaan plaatsvinden.

**Van Haaren** vraagt of de Wet Milieubeheer bij het instrumentarium meegenomen is. De **Minister** beaamt dit.

**Baljeu** vraagt of de resultaten van de commissie Ruding worden meegenomen in het actieplan. Ze wijst op de raakvlakken van versnelling van projecten met discussie rond PPS-constructies. Het is niet alleen de vraag hoe je dingen naar voren kan halen, maar ook hoe je als overheden regie op het proces houdt als je zowel gaat versnellen als anders financieren. Zij is erg benieuwd naar de kabinetsreactie op de commissie Ruding en de raakvlakken, die gaan worden gelegd met Elverding. En ook hoe je de pensioenfondsen gaat gebruiken.

De **Minister** geeft aan dat men positief wil reageren op Ruding. Maar niet vergeten moet worden dat PPS niet overal de oplossing is; PPS is een hulpmiddel om waar nodig versnelling tot stand te brengen.

**Dronkers** geeft aan dat Ruding een aantal interessante lijnen biedt om verder uit te werken. Het voorstel voor een investeringsfonds is daar één van. Hij constateert wel dat Ruding de uitwerking daarvan erg open laat; dit moet nog gebeuren. Er zal een werkbare modus moeten worden gevonden om het geld van pensioenfondsen te gebruiken. Hij benadrukt tenslotte nog dat versnelling ook geld kost.

**Lamers** wil graag volgende keer de resultaten van Elverding en Ruding gezamenlijk bespreken. De **Minister** zegt dit toe.

De **Minister** vervolgt zijn inleiding op de begroting. In het najaar zal komen het Aldersoverleg met een advies voor de ontwikkeling van Schiphol tot 2020. Dit zal zijn beslag moeten vinden in een visie op hoe je de overloop gaat accommoderen. De landelijke en regionale politiek zullen hier gezamenlijk een weg in moeten vinden in het besef dat overloop ook mogelijk moet worden gemaakt wanneer je een internationale mainport wil met veel economische potentie en allure.

De Mobiliteitsaanpak vormt de samenhangende investeringsagenda voor korte en lange termijn. Er wordt gewerkt aan een robuust vervoerssysteem met goede keuzemogelijkheden voor de reiziger. We investeren in wegen, spoor, OV én in informatiesystemen, die helpen deze keuze te maken.

Voor Spoor zal komend jaar 4,5 miljard worden ingezet voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (spoorboekloos rijden en groei goederenvervoer). Hij is blij dat NS, ProRail samen tot de uitwerking zijn gekomen. We gaan ook hard werken aan de uitvoering van het Actieplan Spoor met onder meer een kortingskaart voor ex-studenten, treintraining voor senioren, betere reisinformatie op minstens 46 stations, betere wachtruimtes, meer fietsenstallingen en een groei van P+R-terreinen. Tevens gaan we een start maken met de spoortunnel Delft. Namens de Staatssecretaris wijst hij op het advies van de Deltacommissie. Het kabinet gaat de uitwerking hiervan voortvarend oppakken. Er komt een ministriële

stuurgroep, we gaan werken aan een Deltawet en we gaan een Deltafonds bouwen. Immers, er zullen heel wat financiële discussies gaan ontstaan. Een andere pijler uit de begroting van de Staatssecretaris is het regionaal OV; capaciteit en kwaliteit moeten omhoog. In het actieprogramma, dat vandaag ook besproken zal worden en samen met decentrale overheden is voorbereid, is extra budget voor beter en frequenter OV. Het spoorboekloos rijden is ook het streven voor regionaal OV in de Randstad.

**Riedstra** koppelt terug van het speeddebat over de OV-chipkaart, waar hij zelf net vandaan komt. Het kamerdebat ging vooral over de vraag waarom en hoe de consumentenorganisaties uit het chipkaartoverleg zijn gestapt en of er enig signaal vooraf was, dat dit zou gaan gebeuren.

Over circa 2 weken zal de commissie Kist met resultaten komen. Medio november volgt een update van het actieprogramma en uitwerkelijk 4 weken vanaf nu zal duidelijkheid komen over de strippenkaart. Voor tariefsontwikkeling is in het kamerdebat gesteld dat opbrengstneutraliteit het uitgangspunt is. Voor de NS zullen hier afspraken over worden gemaakt.

Aanstaande dinsdag vindt overleg met de consumentenorganisaties plaats. Het is wel duidelijk inmiddels dat hun zorg niet zo zeer bij het eindbeeld zit, als wel in 81 geformuleerde zorgpunten.

Moties over onder meer de overdracht van de portefeuille van de chipkaart naar de Minister en het inperken van de tariefvrijheid hebben het niet gered.

De **Minister** benadrukt dat dit de cruciale fase is, waarin de partijen voor wie de invoering van de OV-chipkaart belangrijk is kleur moeten bekennen. Voor het imago van het OV is het van belang gezamenlijkheid met elkaar uit te stralen.

**Verbeek** wil graag een aantal punten markeren uit de inleiding op de Begroting. Hij heeft een sterk unheimisch gevoel; we ambiëren groei op het spoor in het regionaal OV, maar dit staat haaks op de handelingen van VenW. Er wordt enorm gesneden in de BDU en decentrale overheden worden door de Minister in vreemde en derhalve onbespreekbare financieringsconstructies gebracht, die overigens ook haaks staan op eerdere decentralisatieafspraken. Regio's zijn ontevreden met de vertraging op het onderzoek Omvang BDU. De Minister heeft toegezegd eerdere kortingen op de BDU te herstellen, maar daar is nog weinig van terug te vinden in de begroting. Hij wil ook heel duidelijk zijn wat betreft de ambitie voor 5% groei op het spoor; hij gaat niet de reizigers van de Minister op het station opvangen in het regionaal OV. Met de huidige middelen gaat hij bij het schrijven van PvE uit van krimp.

**Lamers** ziet in de voorgestelde financieringsconstructie van 50-50 een inperking van de beleidsvrijheid. Dit staat volledig haaks op het kabinetsbeleid. Hij onderschrijft het betoog van de heer Verbeek.

De **Minister** benadrukt dat de BDU-discussie hem bekend is. In het kader van het eerder genoemde onderzoek wordt gezien waar reparatiewerk mogelijk is. Hij is daarnaast in overleg met Financiën over extra investeringen, bijvoorbeeld voor de Mobiliteitsaanpak. Dit laatste lijkt nu te lukken.

**Riedstra** geeft aan dat de discussie over de Omvang van de BDU is gestart. Een eerste versie van het rapport is in de maak, maar er moet een slag worden gemaakt

voor bespreking in het NMB. Hij stelt voor het onderwerp te agenderen in het NMB van 6 november.

**Verbeek** benadrukt dat hij het wel wil hebben over het rapport van MuConsult en dat er nieuw weer gevlucht wordt in nieuwe procedures of vervolgonderzoeken en dat zaken vooruit worden geschoven. Dit is nu te vaak gebeurd en zorgt voor veel irritatie bij regio's. Hij vreest dat dit nu weer gaat gebeuren.

De **Minister** wil het beeld wegnemen dat VenW dingen aan het vooruitschuiven is.

**Bleker** onderschrijft de suggestie van Riedstra en vindt het een goede eerste stap om alles wat er nu is naast elkaar te leggen en met elkaar uit te wisselen.

#### 4. Mobiliteitsaanpak

De **Minister** geeft aan dat Financiën sterk hecht om op dit moment nog geen enkel bedrag te noemen voor de Mobiliteitsaanpak. Eerst moet de Mobiliteitsaanpak in de de Ministerraad worden besproken. Hij begrijpt de gevoelens hierover bij de leden van het NMB, maar benadrukt dat we met de Mobiliteitsaanpak een grote slag gaan maken.

**Ekkers** begrijpt dit punt, maar vraagt wel van de Minister dat hij dan in ieder geval laat zien oog te hebben voor de bezwaren van decentrale overheden.

**Lamers** heeft ook begrip voor de situatie en onderschrijft dat de inhoud, zoals die nu voorligt, goed is. Hij wil wel graag de procedures helder hebben en verwachtingen managen. Het wordt lastig om de achterban van de VNG goed te raadplegen en om de gemeenten aangesloten te houden.

**Riedstra** geeft aan dat begin oktober de hoofdlijnen van de Mobiliteitsaanpak worden gepresenteerd. Daarna wordt per regio de financiële invulling besproken; dit gebeurt in de bestuurlijke overleggen van 29 en 30 oktober. De conclusies van deze overleggen zullen een helder beeld gaan geven van het hoe of wat.

De **Minister** vraagt naar de opmerkingen van decentrale overheden, ook specifiek waar het gaat over aanpassingen naar aanleiding van het NMB van 3 september j.l.

**Verbeek** geeft aan dit stuk niet te willen bespreken, zolang er nog geen duidelijkheid is over de financiële middelen.

#### 5. Actieprogramma Regionaal OV

**Riedstra** geeft aan dat voor het actieprogramma Regionaal OV hetzelfde geldt als voor de Mobiliteitsaanpak: in de uitwerking zijn we al heel ver, maar over financiële middelen kunnen we nu geen uitspraken doen.

**Van Haaren** merkt op dat wanneer zij optelt waar co-financiering aan de orde is, de bedragen wel erg hoog oplopen voor decentrale overheden. Zeker waar het gaat om regionale spoorlijnen, die worden beheerd door het Rijk. Dit krijgt nergens een plaats in de voorliggende stukken. Het is van belang dat deze constatering in het actieprogramma wordt meegenomen.

**Riedstra** wijst op het verschil tussen de discussie over cofinanciering voor het actieprogramma regionaal OV en de quick scan gedecentraliseerde spoorlijnen. Voor het regionaal spoor lijken decentrale overheden een punt te hebben.

**Verbeek** geeft aan dat het ongenoegen van decentrale overheden niet in één specifiek punt zit, maar in de totale teruggang van de BDU. De BDU wordt

ingekrompen, maar blijkbaar is er wel geld voor een actieprogramma regionaal OV en voor het regionaal spoor. Dit komt toch wel heel vreemd over. Hij constateert dat niet van een tekort aan middelen sprake is, maar van een verschuiving naar centralisatie.

**Herrema** merkt op dat nu steeds dezelfde argumenten terugkomen. Laat duidelijk zijn hoe zwaar dit weegt en dat eerst helder moet zijn hoe de financiële paragraaf eruit ziet alvorens decentrale overheden iets kunnen zeggen over de inhoud of überhaupt kunnen instemmen.

## 6. Quick Scan Gedecentraliseerde Spoorlijnen

De **Minister** stelt voor dit onderwerp van de agenda te halen met het oog op eerdere discussies in dit NMB.

**Bleker** wijst nog wel op de initiatiefnota van grensoverschrijdend vervoer. De elementen hieruit hebben nu geen plek in de quick scan, maar is dit alsnog mogelijk. De **Minister** geeft aan dat de initiatiefnota veel aanbevelingen bevat over vooral de regelgeving. Binnenkort zal hij een reactie op de nota naar de Tweede Kamer sturen. Hij zal kijken waar of dat dit een plaats krijgt in de quick scan.

## 7. MIRT-spelregelkader

De **Minister** geeft aan dat in het coalitieakkoord is afgesproken dat het MIT wordt vervangen door het MIRT). Vandaag spreken we met elkaar over het MIRT-Spelregelkader. De ontwikkeling van spelregels is opgedeeld in twee fasen. De eerste fase, de inventarisatie van de bestaande spelregelkaders, is in juni afgerond. De Tweede Kamer is geïnformeerd over de uitkomsten van de analyse, inclusief richtinggevende bouwstenen voor het vervolgproces. Momenteel zitten we in de tweede fase van de ontwikkeling van het MIRT Spelregelkader. In deze tweede fase gaan we, uitgaande van de bestaande spelregels, over tot het daadwerkelijk ontwikkelen van het nieuwe spelregelkader. U heeft hier de eerste contouren van ontvangen. Bij de ontwikkeling van het spelregelkader zullen de adviezen van de diverse adviescommissies van de commissie Elverding over versnelling van besluitvorming en Ruding worden betrokken. Onderdeel van de tweede fase is het overleg met u, de regio en de koepels. Een aantal werksessies heeft halverwege september plaatsgevonden. De workshop met de regio en de koepels was bijzonder constructief en geeft ons aanleiding om met vertrouwen voort te gaan op de ingeslagen weg. In oktober zal een extra werksessie worden georganiseerd waar ook de deelnemers van de sessies uit september welkom zijn. Het IPO heeft naar aanleiding van werksessie MIRT spelregelkader aangeboden om in oktober een aparte sessie te organiseren met de provincies. Op dit aanbod gaat V&W graag in. Ik zou van u willen weten wat uw mening is op de volgende vragen: 1) kunt u, op basis van de in deze notitie geschetste uitgangspunten en contouren, het gewenste eindbeeld onderschrijven en 2) welke rol ziet u, aanvullend op de stappen die al zijn voorzien, voor de decentrale overheden in het MIRT-ontwikkelingsproces?

**Geluk** geeft aan dat dit een goed kader is voor een gebiedsgerichte aanpak. De rol van de waterschappen is goed verwerkt in het geheel. De waterschappen kunnen daarom ook instemmen met het voorliggende stuk.

**Van Haaren** benadrukt dat de MIRT-spelregels een goed samenspel tussen Rijk en regio mogelijk moet maken. Zij pleit ervoor dat de decentralisatie-afspraken in het MIRT duidelijk hun beslag vinden. Een vereenvoudiging van de procedures is nodig. **Herrema** is positief over het voorstel. Er ligt een goede basis om de besluitvorming per regio goed te kunnen nemen. Hij hoopt dat het niet alleen gaat om de typische rijksprojecten, maar ook over de grote regionale projecten.

**Verbeek** wil graag een aantal meedenk-opmerkingen meegeven aan de opstellers van het spelregelkader. Hij heeft vragen bij de plan-MER. Gaat dit nu echt leiden tot versnelling? Hier moet nog eens goed naar worden gekeken. Hij constateert dat er een aantal erg bureaucratische elementen zitten in met name de overgangssituatie. Dit kan gaan leiden tot veel vertraging bij lopende projecten. Ten aanzien van het trekkerschap zijn veel verschillende varianten mogelijk. Hij is van mening dat dit per regio en per project moet worden gedefinieerd.

De **Minister** dankt de leden voor de in het algemeen positieve geluiden. Het wordt echt een kardinaal punt om een hele brei aan details te voorkomen. Naar de opmerkingen over de overgangsprojecten gaan we goed kijken.

## 8. Inbedding KpVV

De **Minister** geeft het onderwerp in behandeling.

**Verbeek** geeft aan dat feitelijk het NMB bestuurder is van het KpVV. Gaat dit nu ook veranderen?

**Riedstra** geeft aan dat dit voorstel voor de inbedding voortkomt uit een discussie over de locatie, waarbij KpVV de voorkeur gaf aan Utrecht en DVS alleen een locatie kon aanbieden in Delft. De verandering betreft huisvesting en personele zaken. Van verandering van aansturing is geen sprake.

**BESLUIT: Met het voorstel wordt ingestemd.**

## 9. Wetsontwerp ABvM

De **Minister** geeft aan op de hoogte zijn van de zorgpunten van decentrale overheden voor dit onderwerp. Wat betreft het spitstarief en de weglek naar regionale wegen wil hij benadrukken dat dit heel zorgvuldig wordt opgepakt met de betrokken decentrale overheden; we starten in de Noordvleugel en al werkenderwijs gaan we ervaren hoe hiermee verder te gaan. In het wetsontwerp staan zijns inziens voldoende waarborgen voor een gezamenlijke proces. Hij is ook bekend met de zorgen over de milieukeurmerken. Het belangrijk dat dit zorgpunt door decentrale overheden in hun officiële advies wordt meegenomen. Hij gaat zich inzetten voor een proces, waarin aan de zorgpunten van decentrale overheden een plaats zal worden gegeven.

**Van Haaren** geeft aan blij te zijn met de inleiding door de Minister en het belang dat hij hecht aan een zorgvuldig proces en overleg met decentrale overheden. Ze gaat er vanuit dat het bedoeld overleg wel meer is dan alleen het horen van

decentrale overheden. Ze acht het van wenselijk dat in de wet wordt opgenomen dat inzake het spitstarief altijd nadere afspraken moeten worden gemaakt met de betrokken wegbeheerders conform de gebiedsgerichte aanpak. Voor provincies is het van belang dat eerste de discussie rond de opcenten geregeld moet zijn, alvorens te kunnen instemmen. Zij vindt de verwachte groei van het OV van 6% wel erg laag ingeschat en vraagt de Minister hier nog een keer goed naar te kijken. Ze wijst nog op het vrijstellen van landbouwvoertuigen van de kilometerprijs, waardoor een soort van concurrentie dreigt te ontstaan. Het pleidooi vanuit de provincies is om deze uitzondering niet mee te nemen.

**Lamers** verwijst naar de uitgebreide schriftelijke reactie van de VNG (17 september). Bij de gemeenten is enthousiasme over het tempo maken door het Rijk met ABvM; vanuit die gedachte is meegekeken en meegedacht over o.m. het spitstarief. Er zijn wel zorgen over de financiering van het flankerend beleid en vooral dat je op termijn zou kunnen komen tot een besparing in het OV. Hij is wel blij met de inleiding van de Minister en hoopt in het verlengde daarvan dat de reacties van de VNG worden verwerkt.

**Herrema** heeft nog twee specifieke vragen/opmerkingen. Hij vraagt naar de aselechte ingroei en wijst op het belang van een netwerkbrede aanpak, dus HWN en OWN en niet alleen congestiegevoelige wegen.

**Baljeu** overhandigt de brief aan de Minister met de reactie van SKVV (zie bijlage bij verslag). In aanvulling hierop geeft zij aan zich zorgen te maken over de toename van het autobezit en wat dit betekent voor met name de oudere wijken, waar nu al een parkeerprobleem is.

**Geluk** wil als waterschappen graag betrokken worden bij het traject rond ABvM en de uitwerking van het spitstarief. Vooral ook omdat hij de zorg heeft dat veel verkeer zal weglekken naar lokale wegen. Hij heeft geen voorontwerp ontvangen en betreurt dat.

De **Minister** benadrukt dat hier waarschijnlijk sprake is van een misverstand en dat dit absoluut geen opzet is.

De **Minister** dankt de leden van het NMB voor de tempo-opmerkingen. We moeten wel scherp blijven nu. Daarom moet er ook echt nog een zorgvuldigheidsslag plaatsvinden. De uitwerking van de spitstarieven zullen we in eerste instantie oppakken met de Noordvleugel, maar vanzelfsprekend ook met de andere regionale partners en hier in het NMB. Hij sluit niet uit dat er mogelijk weglekeffecten optreden, ook daar zal bij de uitwerking zeker zorgvuldig naar worden gekeken. De opmerking over de opcenten is een punt, dat hij zeker zal bezien. Voorkomen moet worden in elk geval dat er verschillende tijdspaden gaan ontstaan. Hij zegt toe beide trajecten goed op elkaar af te stemmen. Toevallig is afgelopen week in een debat over verkeersveiligheid in de Tweede Kamer ook gesproken over landbouwvoertuigen. Beelden hierover zijn aan het kantelen is zijn beleving. Hij benadrukt wel dat het gaat over anders betalen en niet om meer betalen. Hij gaat goed kijken naar de reactie van SKVV, die hem zojuist is overhandigd. De punten over netwerkbrede aanpak en de toename van autobezit zijn hem bekend en zal hij nogmaals naar kijken. Het gekozen ingroeimodel is in zijn beleving het beste model. We gaan daar nog wel een keer naar kijken en zullen op



korte termijn hierover conclusies trekken, die we vanzelfsprekend ook met de buitenwacht zullen delen.

## 10. Hamerstukken

*Kwaliteitsimpuls Reisinformatie OV*

**Baljeu** constateert dat decentrale overheden als trekker zijn genoemd voor de actie informatie op stille haltes. Zij acht het logischer dat VenW in ieder geval het onderzoek zal trekken.

De **Minister** geeft aan dat dit in onderling overleg tussen VenW en regio besproken kan worden. De gezamenlijkheid van de kwaliteitsimpuls is vertrekpunt.

**BESLUIT: Met de hamerstukken wordt ingestemd.**

## 11. Rondvraag

**Lamers** kondigt aan dat dit zijn laatste NMB is. Hij zal als voorzitter van de VNG-commissie Milieu en Mobiliteit worden opgevolgd door Henk Aalderink, die vanaf de volgende keer plaats zal nemen in de delegatie van de VNG.

De **Minister** dankt de heer Lamers voor zijn inbreng in het NMB en voor de goede samenwerking in dit verband.

# Bijlagen

---

Agendapunt	Toelichting
9) Wetsontwerp ABvM	Brief Stadsregio's aan de minister van Verkeer en Waterstaat (4 pagina's)

---



*Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer*

---

Aan : De minister van Verkeer en Waterstaat  
Dhr. ir. C.M.P.S. Eurlings  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Onderwerp : Reactie op concept Wet Kilometerprijs

Uw brief van : 23 juli 2008 Datum : 23 september 2008  
Uw kenmerk : VenW/DGMO-2008/988 Kenmerk : SkVVABvM20080923

Geachte heer Eurlings,

De stadsregio's hechten veel waarde aan een snelle en zorgvuldige invoering van de kilometerprijs inclusief het spitstarief. Wij hebben dan ook met veel belangstelling kennis genomen van de concept Wet Kilometerprijs. Zoals ook eerder in het NMB aangegeven zijn een aantal kernpunten voor ons van belang. De invoering van de kilometerprijs mag geen negatieve gevolgen opleveren op het onderliggend wegennet. Om die reden pleiten wij er voor om bij het vaststellen van de tarieven uit te gaan van een netwerkbenadering. Voor de verbetering van de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden is de invoering van het spitstarief vanaf 2012 van groot belang. De stadsregio's dienen, binnen landelijke kaders, zeggenschap te krijgen over de invulling van het spitstarief. De opbrengsten van het spitstarief in een regio dienen als extra middelen beschikbaar te komen voor de verbetering van de bereikbaarheid in de betreffende regio, zodat een herkenbare besteding van middelen ontstaat.

Verder vragen wij u nadrukkelijk aandacht voor de effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit. Alleen met een gelijktijdige invoering van een pakket aan flankerende maatregelen zoals extra openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en transferia kan de kilometerprijs een succes worden. Het overleg met de decentrale overheden over de kilometerprijs dient zowel nu als in de toekomst gewaarborgd te blijven via het Nationaal Mobiliteitsberaad en de regionale MIRT-overleggen.

Bijgevoegd treft u de uitgebreide reactie van de stadsregio's op de concept Wet Kilometerprijs aan. In het Nationaal Mobiliteitsberaad van 25 september a.s. zal onze reactie nader toegelicht worden. Ik vertrouw er op dat u de opmerkingen verwerkt in het wetsvoorstel en de Memorie van Toelichting en de stadsregio's nauw betreft bij de verdere uitwerking.

Hoogachtend,

L. Verbeek  
Voorzitter SKVV





**Bijlage**  
**Reactie stadsregio's op concept Wet Kilometerprijs**  
**23 september 2008**

Vrijstelling en ontheffing van betaling kilometerprijs

- De minister heeft uitgesproken in het kader van de kilometerprijs geen andere systeemwijzigingen door te willen voeren. Dit met het oog op het draagvlak voor het systeem. Huidige vrijstellingen en ontheffingen vanuit MRB en BPM zijn daarom 1 op 1 overgenomen. Dit heeft ondermeer tot gevolg dat landbouwvoertuigen en motorvoertuigen ouder dan 25 jaar vrijgesteld worden van de kilometerprijs. Ook wordt er om die reden in de tarieven voor bestelauto's die bedrijfsmatig worden gebruikt geen onderscheid gemaakt naar brandstofsoort. Vraag is welke effecten hierdoor op gaan treden. Voor bedrijfsmatig gebruik van bestelauto's ontbreekt op deze manier een prikkel om schonere voertuigen te gebruiken. Vrijstelling van landbouwverkeer en oldtimers kunnen negatieve effecten op de verkeersveiligheid en het milieu hebben: verschuiving van een deel van het lokaal/regionaal vrachtverkeer naar tractoren (op dit moment is er al een landelijke discussie over de zogenaamde 'truckende tractoren') en toename gebruik van onveilige en vervuilende oude auto's. Motorfietsen krijgen een vrijstelling, maar blijven onder het huidige fiscale regime. Er kan wel een financieel omslagpunt ontstaan waardoor het aantrekkelijker wordt om met een motorfiets te gaan rijden met mogelijk negatieve effecten op de verkeersveiligheid. Hoewel het nog de vraag is hoe sterk deze effecten op gaan treden, zijn het wel belangrijke aandachtspunten die op z'n minst vanaf de invoering gemonitord dienen te worden. Er is begrip voor de keuze van de minister om niet alle systeemwijzigingen in één keer in te voeren. Wel dient het mogelijk te zijn dat op basis van de uitkomsten van de monitor er op een later moment een keuze gemaakt kan worden om systeemwijzigingen door te voeren. Om een dergelijke systeemwijziging op een later moment mogelijk te maken, dienen de vrijstellingen niet in de wettekst zelf maar middels een Algemene Maatregel van Bestuur uitgewerkt te worden.
- In de concept Wet wordt voor het openbaar vervoer per bus de mogelijkheid geboden om ontheffing aan te vragen voor het betalen van de kilometerprijs. Dit geldt overigens ook voor het taxi-vervoer. Hiermee wijkt de minister dus, om beleidsmatige redenen, af van bovengenoemd uitgangspunt om geen andere systeemwijzigingen door te voeren. Over de mogelijkheid van ontheffing voor het openbaar vervoer kan tevredenheid worden uitgesproken: deze is van belang om een aantrekkelijk alternatief te kunnen bieden én het OV-systeem betaalbaar te houden. Om de administratieve lasten zoveel als mogelijk te beperken, wordt voorgesteld om het openbaar vervoer per bus binnen de categorie 'vrijstelling' te benoemen.

Opbrengsten kilometerprijs

- Voor wat betreft de opbrengst van de kilometerprijs is nu opgenomen dat deze ten goede komt aan het Infrastructuurfonds. Er wordt geen onderscheid gemaakt in de opbrengst van het basistarief en het spitstarief. De opbrengsten van de tijd/plaats differentiatie in een regio dienen beschikbaar te komen voor de verbetering van de bereikbaarheid in de betreffende regio zodat een herkenbare besteding van middelen ontstaat. Daar waar een opslagtarief geldt, zit ook een prioritering in projecten. Ten aanzien van financiering van projecten geldt dat alleen de opbrengsten van tijd/plaats differentiatie onvoldoende zijn; het kan dan ook niet de enige financieringsbron zijn.

### Basistarief

- Het basistarief wordt gedifferentieerd naar milieukeurmerken en wordt toegepast op alle wegen, gedurende de hele dag. In de Memorie van Toelichting wordt alleen in het kader van het spitstarief gesproken over effecten op het onderliggend wegennet. Dat is niet terecht: ook het basistarief kan leiden tot een hoger gebruik van het onderliggend wegennet. Het is immers voorstelbaar dat weggebruikers gaan kiezen voor de kortste routes (daarbij ondersteund door navigatiesystemen) die niet via het hoofdwegennet lopen maar via het onderliggend wegennet. Hierdoor kan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op en rond het onderliggend wegennet in het geding komen.
- In de Memorie van Toelichting is aangegeven dat de exploitatiekosten worden verrekend met het kilometertarief voor zover deze de grens van 5% van de opbrengsten waarnaar in het eindbeeld gestreefd wordt niet overschrijdt. Niet duidelijk is waar dit uitgangspunt terugkomt in de tekst van de wet en wat deze verrekening concreet gaat betekenen voor de hoogte van het basistarief.
- De milieudifferentiatie in het basistarief wordt nu gebaseerd op de huidige kenmerken van de MRB: type auto, gewicht en brandstofsoort. Het is de vraag in hoeverre hiermee daadwerkelijk rekening wordt gehouden met de uitstoot van de voertuigen. We willen dan ook voorstellen om, eventueel als groeimodel, in beeld te brengen wat de mogelijkheden zijn om de milieudifferentiatie te baseren op de uitstoot van voertuigen.

### Spitstarief

- Binnen landelijke kaders dienen de stadsregio's zeggenschap te krijgen over invulling tijd/plaats differentiatie. In het huidige wetsvoorstel wordt gesproken over 'betrokkenheid' van decentrale overheden bij het vaststellen van de locaties voor het spitstarief. Dit is een te vrijblijvende insteek.
- In artikel 3.11 lid 2 dient aan het eind te worden toegevoegd 'en met het bestuur van de stadsregio waarbinnen het weggedeelte zich bevindt'.
- Middels een nog op te stellen Algemene Maatregel van Bestuur worden de inhoudelijke voorwaarden voor toepassing van het spitstarief uitgewerkt. In de wet wordt aangegeven dat toepassing mogelijk is op weggedeelten waar dit in verband met de bereikbaarheid noodzakelijk is en waar sprake is van structurele of te verwachten congestie. In de Memorie van Toelichting staat dat overwogen wordt om de intensiteits-capaciteitsverhouding als basis te nemen voor structurele congestie al dan niet in samenhang met de filezwaarte. Deze gegevens zijn alleen bekend van het hoofdwegennet; de kans bestaat dat bij de aanwijzing van weggedeelten voor het spitstarief, de nadruk bij het hoofdwegennet komt te liggen. Om die reden dient in de AMvB goed geregeld te worden dat de netwerkbenadering wordt toegepast bij de vaststelling van de locaties voor het spitstarief, zodat ook het onderliggend wegennet een goede plek krijgt.
- In aansluiting op vorig punt: de juridische grondslag voor het aanwijzen van weggedeelten in artikel 3.9 dient te worden uitgebreid. Niet alleen bereikbaarheid, maar ook door congestiepunten veroorzaakt sluisverkeer, verkeersonveiligheid, luchtkwaliteit etc. moeten binnen een netwerkaanpak aanleiding kunnen zijn om te besluiten tot het toepassen van een spitstarief. Daarmee kan ook voorkomen worden dat het eerder bij basistarief genoemde effect optreedt dat weggebruikers de kortste routes via het onderliggend wegennet gaan kiezen.
- In de Memorie van Toelichting wordt aangegeven dat voorkomen moet worden dat op 'snippers van wegen' een spitstarief wordt toegepast. Dit kan ondersteund worden, waarbij het ook mogelijk moet zijn om op basis van de netwerkbenadering er voor te kiezen gebieden/zones aan te wijzen waarbinnen het spitstarief verschuldigd is.
- In de Memorie van Toelichting staat nu dat 'in de toekomst maatwerk moet worden geleverd: per regio zal voorzichtig begonnen worden met de invoering van een spitstarief'. Dit is echt te vrijblijvend. Voor bereikbaarheid van de stedelijke gebieden is het van groot belang dat het spitstarief zo snel mogelijk en niet pas in 2016 wordt ingevoerd.
- Van belang is vroegtijdig vast te stellen waar het spitstarief van toepassing wordt, zodat daar ook tijdig de noodzakelijke flankerende maatregelen getroffen kunnen worden. Voor grootschalige infrastructurele projecten hiervoor een termijn van minimaal 4 jaar aangehouden moeten worden.
- Wellicht ten overvloede: de stadsregio's dienen goed betrokken te worden bij de verdere uitwerking van de AMvB voor het spitstarief.

### Effecten

- In de Memorie van Toelichting worden de effecten van ABvM beschreven. Er is een korte passage opgenomen over effecten op het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Daarin wordt gesteld dat de gemiddelde toename van het OV-gebruik niet hoeft te betekenen dat de uitgaven aan het OV toenemen omdat buiten de spits de bezettingsgraad toeneemt. Deze stelling roept de nodige vraagtekens op. Al diverse malen is in het overleg met de minister aangegeven dat alle door V&W gepresenteerde effecten een landelijk gemiddelde betreffen. In de grootstedelijke gebieden zullen grotere effecten optreden; de kosten voor extra capaciteit (extra personeel, materieel etc.) in de spits zal daar velen malen hoger zijn dan de eventuele meeropbrengst van extra reizigers in de daluren. Diverse malen is aan V&W gevraagd cijfers op regionaal niveau te leveren. Daar is tot op heden geen gehoor aan gegeven. Met de passage over de effecten op het OV wordt vanuit de wet een beleidsmatige discussie opgestart die in een ander kader plaats moet vinden. V&W dient conform eerdere verzoeken eerst gedegen cijfermateriaal aan te leveren.
- Uit de onderzoeken blijkt dat door de afschaffing van de BPM het wagenpark naar verwachting met 2 à 3 % zal groeien, bovenop de autonome groei. Dit heeft gevolgen voor de parkeerbehoefte. Met name in stedelijke gebieden zal dit nadrukkelijk gaan spelen, gelet op de verdichtingsopgaven. Dit is een extra reden om tijdig middelen vanuit V&W beschikbaar te stellen om flankerende maatregelen te treffen (extra OV, fietsvoorzieningen etc.) en daarmee de aanschaf van een (extra) auto te voorkomen.
- Voor de effecten op verkeersveiligheid zijn eerder onderzoeken gedaan. In de Memorie van Toelichting wordt aangegeven dat hieruit een aantal onzekerheid naar voren zijn gekomen waar nu nog nader onderzoek naar plaatsvindt. Zeker nu het er naar uitziet dat motoren, landbouwverkeer en oldtimers worden vrijgesteld is het van belang na te gaan welke effecten dit heeft op de verkeersveiligheid. Praktische vraag: wanneer zijn de uitkomsten van dit aanvullend onderzoek te verwachten.

### Bestuurlijk en maatschappelijk overleg

Dit hoofdstuk staat nog als PM in de Memorie van Toelichting. Wat zijn de ideeën van V&W hier bij? Van belang is in ieder geval dat het NMB en de bestuurlijke MIRT-gesprekken een goede plek krijgen. Een gebruikersraad is niet aan de orde. De maatschappelijke organisaties worden betrokken bij het opzetten van het systeem. Zodra dat staat, is het verder aan de decentrale overheden.