

Vergaderjaar 1991–1992

22 300 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van hoofdstuk XII (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) voor het jaar 1992

Nr. 54

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 29 april 1992

Tijdens de behandeling in 1991 van de 3e suppletoire wet op de begroting 1991 van hoofdstuk XII, is door het kamerlid, de heer Van der Vaart, verzocht om een tussentijdse rapportage aan de Tweede Kamer over de begrotingsuitvoering 1992 met betrekking tot het uitgaafartikel 07.01 (Bijdragen openbaar vervoer).

In de bijlagen worden de geraamde begrotingsposten van dit uitgaafartikel voor dit uitvoeringsjaar nader toegelicht en gespecificeerd naar de actuele stand van de cijfers.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

1/2. Rijksbijdrage BOV- en BOS-steden

Overeenkomstig de Wet en het Besluit Personenvervoer dient voorafgaande aan het jaar waarop de rijksbijdrage betrekking heeft, de rijksbijdrage te worden vastgesteld. Hierbij dienen de kosten in aanmerking te worden genomen overeenkomstig artikel 71 van het Besluit.

Onder deze posten is het kostenniveau voor 1992 (prijsspeil 1991) geraamd vanuit de gegevens van het nieuwe uitkeringsmodel voor het stedelijk openbaar vervoer voor zowel de BOV- als de BOS-steden. Deze steden werden samengevoegd omdat nu voor alle steden eenzelfde regime geldt. Daarbij zijn de kosten voor de bussector genormeerd op het niveau van de BOS-steden, terwijl de kosten van de tram-, metro- en trolleysector nog zijn gebaseerd op de kosten van het basisjaar 1988 en daarna geïndexeerd.

3. Incidentele loonbijstelling 1992

Voor de incidentele loonontwikkeling in 1992 is vanaf 1992 structureel een bedrag van 4,44 miljoen beschikbaar.

Evenals de loonbijstelling 1991 en de efficiëncymaatregelen (structureel – 1,46 mln) gaat het hier om mutanten die al verwerkt zijn in de Miljoenennota 1992. Over de algemene loonontwikkeling 1992 wordt nog met het ministerie van Financiën overlegd.

4. Scholingsgelden 1992

Het hier vermelde bedrag is door Sociale Zaken beschikbaar gesteld in het kader van het beleid ten aanzien van omscholing.

5. Normering tram: Afkoop/afzondering kapitaallasten infrastructuur tram/metro

Kostennormering van tram- en metro-infrastructuur in de grote steden is op termijn alleen mogelijk als de indertijd uit de aanleg van infrastructuur voortvloeiende kapitaallasten afgezonderd worden. De verschillen tussen de steden zijn thans te groot om tot een normering van deze vaste kosten die deel uitmaken van de exploitatie over te kunnen gaan.

Het overleg met enkele gemeenten terzake van reeds aangelegde en relevante infrastructuur is geëntameerd. Het gaat erom een zo volledig mogelijk beeld te verkrijgen van de oorspronkelijke projectkosten alsmede de kapitaallasten welke thans nog ten laste van de exploitatiekosten zijn gebracht.

6. Agressiebestrijding in het OV

In het kader van het plan van aanpak voor veiligheid in het openbaar vervoer is een pakket van maatregelen voorgesteld ter bestrijding van de agressie. De financiële middelen voor uitvoering van het plan van aanpak voor het openbaar vervoer zullen vanaf 1 januari 1993 voor circa 30 mln drukken op de gelden die jaarlijks vrijkomen uit de extra verhoging van de tabaksaccijns. Daarnaast wordt jaarlijks 20 mln uit eigen begroting voor dit doel vrijgemaakt, voorshands voor de jaren 1993 tot en met 1995.

7. Bodemsanering

Als gevolg van strengere milieunormen, met name ten aanzien van mogelijke bodemverontreiniging, zullen de bedrijven de komende jaren geconfronteerd worden met extra uitgaven.

8. WROOV en WROOV-PLUS systeembouw en -beheer

Doel is het regelmatig actualiseren van de zogenaamde WROOV-sleutels (Werkgroep Reizigersomvang Omvang Vervoeropbrengsten) om een betrouwbare allocatie van nationale vervoeropbrengsten over bedrijven en gemeenten te handhaven.

Bovendien is het gewenst het sleutelbestand aan te passen bij wijzigingen in het lijnennet teneinde een correcte allocatie van vervoeropbrengsten te waarborgen.

Ook zullen reizigerskilometers worden afgeleid uit de kaartverkopen die dienen als input voor het vervoerafhankelijk uitkeringsmodel voor het stedelijk openbaar vervoer.

Het bedrag wordt daarnaast gebruikt voor het instandhouden van het geautomatiseerde WROOV-systeem.

9. Onderzoek uitkeringssysteem/uitbestedingen

Deze begrotingspost omvat een raming van kosten voor de inhuur van externe deskundigheid, met name voor de kostennormering.

10. Vervoerregio's (Cie. Brokx)

Deze apparaatsuitgaven zijn geraamd voor het projectteam van de Commissie Brokx die bij beschikking is ingesteld (huisvesting, personeel, adviezen, communicatie, representatie en reis- en verblijfskosten).

11. Ontwikkeling van en investering in nieuwe kaartsystemen

Deze post omvat een voorlopige raming van de kosten voor een eventuele subsidie aan het stads- en/of streekvervoer voor de ontwikkeling van een geïntegreerd kaart-/betaalsysteem met de mogelijkheid van tariefvaststelling per bedrijf (tariefvrijheid).

12. Rijksbijdrage Streekvervoer

Onder deze post wordt vermeld het voorlopig geraamde kostenniveau 1992, gebaseerd op het loon- en prijspeil 1991. Dit bedrag is een schatting van de rijksbijdragen zoals deze op dit moment calculeerbaar zijn voor 1992. Over de vaststelling van de rijksbijdrage 1992 die overeenkomstig de Wet Personenvervoer dient te geschieden voor 1 januari 1992, vindt gezien de complexiteit van de toegepaste VRS-systematiek nog overleg plaats met de bedrijfstak en heeft nog een beperkt en voorlopig karakter. Zo spoedig mogelijk in 1992 zullen de nog openstaande zaken worden afgerond. Het daarbij gehanteerde basisjaar is 1989. Het onder deze begrotingspost gepresenteerde cijfer is prijspeil 1991.

13. Scholingsgelden 1992

Hier zijn vermeld de door Sociale Zaken beschikbaar gestelde bedragen in het kader van haar omscholingsbeleid.

14. Bodemsanering

Als gevolg van de strengere milieunormen met name ten aanzien van bodemverontreiniging zullen de streekvervoerbedrijven de komende jaren geconfronteerd worden met tegenvallers voor deze niet routinematige uitgaven. De berekening van Streekvervoer Nederland komt vooralsnog tot een hogere claim dan hier vermeld staat. Overleg over een concrete uitwerking vindt thans plaats.

15. Vervoer Informatie Systeem

In 1991 is de ontwikkelingsfase van het Vervoer Informatie Systeem voor de bussector afgesloten. Een van de oorspronkelijke doelstellingen, te weten het Vervoer Informatie Systeem de basis te laten zijn voor de vervoersafhankelijke rijksbijdragen is inmiddels achterhaald.

Als alternatief voor het VIS is de optie uitgewerkt om met behulp van reizigerstellingen en enquêtes bij verkooppunten tot betrouwbare informatie te komen over betalende reizigerskilometers op basis waarvan in het rijksbijdragesysteem kan worden afgerekend.

Voor de bedrijfstak openbaar vervoer blijft echter het VIS noodzakelijk als bedrijfsinformatiesysteem. Om die reden is het VIS per 1 januari 1992 overgedragen aan de bedrijfstak openbaar vervoer.

Dat gedeelte van de kosten dat tot heden door Verkeer en Waterstaat in de vorm van á fonds perdu betalingen is verricht, komt nu rechtstreeks voor rekening van de openbaar vervoer bedrijven en zal in het vervolg in het Normbusuurtarief worden meegenomen.

16. Geautomatiseerd Geïntegreerd Reizigers Informatiesysteem (GGRI)

Als uitwerking van project 62/63 van het SVV is in 1991 gestart met de organisatie van de telefonische informatie voor het gehele openbaar vervoer via één «06-netwerk». De vermelde bedragen zijn een saldo van de kosten van het netwerk en de besparingen op de huidige telefonische informatie. Het «06-netwerk» moet gereed zijn met ingang van de dienstregeling 1992/1993. Onder deze begrotingspost bij het streekvervoer zijn ook de onderhavige kosten voor NS en het lokaal openbaar vervoer meegenomen.

17. F.O.D.-NS-personeenvervoer

Uitgangspunt voor de subsidie aan NS zijn de kosten en opbrengsten in het jaar 1986. Prijswijzigingen zijn hierop geïndexeerd. Volumewijzigingen worden niet toegepast omdat de vervoergroei rendabel wordt geacht door de veronderstelling dat na 1986 de kostenstijging voor uitbreiding van personeel en rollend materieel zich in een zelfde tempo zullen ontwikkelen als de opbrengsten als gevolg van de groei van het aantal reizigers. De definitieve vaststelling van de FOD 1992 moet nog plaatsvinden. Hierin worden de posten 18 en 21 verwerkt.

18. Incidentele (1992) verlaging SPF-premie

De incidentele extra verlaging van de SPF-premie, geraamd op f 40 mln. in 1992, houdt verband met het leveren van een bijdrage aan de ombuigingen uit de Hangpuntenbrief 1991.

19. FIMT-regeling (excl. art. 07.11)

Met de NS is overeenstemming bereikt over een oplossing van de FIMT-problematiek (reële vermogenshandhaving). Jaarlijks zal vanaf 1990 aan NS een vermogensstorting worden verstrekt ad f 148 miljoen prijspeil 1989 (f 154,4 miljoen prijspeil 1991). Genoemd bedrag is inclusief de Investeringsbijdrage uit de Begroting 1992 die hiermede is komen te vervallen.

Bij de behandeling van de rijksbegroting 1991 in de Tweede Kamer is door de leden Reitsma en Van der Vaart een gewijzigd amendement ingediend om onder meer tekorten door extra vervoergroei van het openbaar vervoer afzonderlijk in de begroting gepresenteerd te krijgen op een nieuw uitgaafartikel. De voor vervoergroei uit aftopping RKF beschikbare geldmiddelen (eerder gealloceerd bij de NS) zijn uit dien hoofde overgeboekt naar het nieuwe artikelonderdeel 07.11.02.

Omdat het bedrag van f 50 mln. deel uitmaakt van de financiering van de FIMT-regeling met de NS, zijn deze gelden niet beschikbaar voor groei c.q. investeringen in de andere vervoerssectoren. In de begrotings-uitvoering zal het bedrag jaarlijks via een verrekensstuk verantwoord worden als exploitatiekosten (FOD) van de NS.

Als gevolg van het op 19 november 1991 door de kamer aanvaarde amendement Van Gijzel en Roosen-van Pelt op de begroting voor het volgende jaar, is er op het artikelonderdeel 07.11.02 voor de FIMT-regeling een bedrag van f 10 mln minder beschikbaar in de uitvoering van het begrotingsjaar 1992. Dit bedrag zal elders binnen de Verkeer en Waterstaat begroting alsnog moeten worden opgevangen.

Het amendement voorziet in een eenmalige overboeking van dit bedrag in de begroting van 1992 naar het nieuwe artikelonderdeel 07.11.04, Overbruggingssubsidie Stadsvervoer. Overigens is nog onzeker of dit bedrag geheel nodig is.

20. Inhuren externe deskundigen

In 1992 en volgende jaren zullen nog onderzoeken nodig zijn naar onder andere de Verhouding Rijksoverheid NS met inbegrip van de implementatie van EG-Richtlijn 7511/1991 van 18 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (commissie Wijffels), het investeringsbeleid van NS, alsmede een onderzoek naar de doelmatigheid van de bedrijfsvoering van NS.

Tevens is inhuur van specifieke actuariële deskundigheid noodzakelijk in verband met de Verzelfstandiging van het Spoorwegpensioenfonds.

21. Compensatie beperkte tariefsverhogingen

Met de NS zijn afspraken gemaakt over de condities waaronder de vervoergroei mede in verband met het SVV/Rail 21 wordt opgevangen. Onderdeel hiervan is een tariefhoogte-ontwikkeling die 1% hoger is dan de normatieve bedrijfstakkostenontwikkeling. Aangezien onder de Tuba-taakstelling voor de NS het gehele verschil van de vastgestelde tariefhoogte en de bedrijfstakkostenontwikkeling is opgenomen, is hier voor de NS compensatie van de genoemde 1% tariefhoogte-ontwikkeling opgenomen.

22. Spoorwegkruisingen

Dit betreft de jaarlijkse bijdrage van het Rijk aan NS voor de instandhouding van kruisingen van spoorwegen met landwegen. Op grond van EEG-Verordening 1192/69 is dit een expliciete separate toewijzing.

23. Trein-taxi

Dit betreft de bijdrage aan het trein/taxi-project. Inmiddels is het trein/taxi-project uitgebreid met een aantal grotere steden. Dit vergt nog een extra bijdrage voor het jaar 1992.

Specificatie van de ramingen van het openbaar vervoer (art. U 07.01) voor het jaar 1992 (actuele en gedetailleerde onderbouwing).

1. Rijksbijdrage BOS-steden (*)		f 217 953 000
2. Rijksbijdrage BOV-steden (*)	f 1 096 600 000	
3. Incidentele loonbijstelling 1992 (*)	4 440 000	
4. Scholingsgelden 1992 (*)	545 000	
5. Normering: Afkoop/afzondering kapitaal-lasten infrastructuur tram/metro 1)	35 074 000	
6. Agressiebestrijding in het OV	PM	
7. Bodemsanering (*)	2 200 000	
8. WROOV en WROOV-plus systeembouw/-beheer	16 000 000	
9. Onderzoek uitkeringssysteem/uitbestedingen	5 000 000	
10. Vervoerregio's (cie. Brokx) (*)	4 800 000	
11. Ontwikkeling van en investering in nieuwe kaartsystemen	2 000 000	
Sub-totaal Lokaal OV		1 384 612 000
12. Rijksbijdrage Streekvervoer (*)	f 785 225 000	
13. Scholingsgelden 1992 (*)	317 000	
14. Bodemsanering (*)	3 000 000	
15. Vervoer Informatie Systeem	3 200 000	
16. Geïntegreerd geautomatiseerd reizigers informatiesysteem	25 400 000	
Sub-totaal Streekvervoer		817 142 000
17. F.O.D.- NS-personeelvervoer (*)	f 1 364 426 000	
18. Incidentele (1992) verlaging SPF-premie (*)	- 40 000 000	
19. FIMT-regeling (excl. art. 07.11 e.d.) (*)	104 400 000	
20. Inhuren externe deskundigen (o.a. ondersteuning voor de cie. Wijffels)	2 500 000	
21. Compensatie beperkte tariefsverh. (*)	14 000 000	
22. Spoorwegkruisingen (*)	41 300 000	
23. Treintaxi (*)	7 500 000	
Sub-totaal NS-pers. vervoer		1 494 126 000
Totaal artikel 07.01 (geheel OV, excl. art 07.11)		f 3 695 880 000

Herschikkingen:

1 Via vertraging in de aflossing/afkoop van de oude kapitaallasten van aangelegde infrastructuur die niet á fonds perdu zijn betaald maar onder de exploitatie zijn begrepen, wordt te zijner tijd in 1992 compensatie geboden voor een deel van de uitvoeringsproblemen van Verkeer en Waterstaat in de Voorjaarsnota van dit jaar.

Ten opzichte van de cijfers uit de Miljoenennota 1992 leiden deze actuele inzichten tot een herschikking van de budgetten tussen de artikel-onderdelen. Dit wordt veroorzaakt door de ontwikkelingen van het afgelopen jaar. De belangrijkste zijn de (jaarlijkse) verschuivingen in de opbrengsten van de strippenkaart tussen het stadsvervoer en het streekvervoer, het vervallen van de mutanten-regeling bij de NS als gevolg van de afspraken met betrekking tot de risicobeheersing, beperking van het FIMT-budget, de concentratie van GGRI-budgetten van de deelsectoren naar het streekvervoer omdat dit één verplichting is geworden, de hogere rentevergoeding onder de zogenaamde Return on Investments van het streekvervoer alsmede de overboeking van de exploitatiekosten van de sneltram Utrecht-Nieuwegein van de NS naar het streekvervoer.

De met een asterix (*) gemarkeerde posten vloeien voort uit de regelingen met betrekking tot de afdekking van de exploitatietekorten.