

Gevolgen bezuiniging Brede Doelen Uitkering

1. Samenvatting

Het Rijk heeft in haar begroting een budgetkorting van 10% op de financiering van de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag opgenomen. De financiering van de vervoerregio's is geregeld via de Brede Doelen Uitkering (BDU). De twee Vervoerregio's zien dat dit enorm veel onbedoelde negatieve gevolgen heeft waar het Rijk geen rekening mee heeft gehouden bij het maken van deze kortingskeuze. Concreet zijn de gevolgen:

- **Tariefstijging:** We verwachten dat ov-kaartjes 12% duurder worden, dat komt boven op de tariefstijging die door indexatie al elk jaar plaatsvindt;
- **Verschraling openbaar vervoer in de regio:** De korting leidt tot circa 20% minder busvervoer. Vooral op verbindingen vanuit landelijke gebieden verdwijnen bussen of rijden deze straks niet langer in de avonden en het weekend.
- **Bouw van nieuwe woningen in gevaar:** Als er minder OV rijdt, brengt dat de bouw van minstens 300.000 nieuwe woningen in gevaar.
- **Veel andere maatschappelijke gevolgen:** grotere vervoersarmoede, meer veiligheidsincidenten, slechtere bereikbaarheid van publieke diensten, meer files en extra milieubelasting.

2. Feitelijke onderbouwing voor elk onbedoeld gevolg

2.1. Extra tariefstijging van 12%

Dankzij het geld vanuit de motie-Bikker hoefden we in 2024 de reizigerstarieven niet te indexeren, waardoor een forse prijsstijging van 12% kon worden voorkomen. Een bezuiniging op de BDU zorgt ervoor dat deze tariefverhoging alsnog moet worden doorgevoerd. Daar komt elk jaar de gebruikelijke tariefindexatie (meestal enkele procenten) bij.

Als we de 12% tariefsverhoging niet langer compenseren, besparen de twee vervoerregio's samen € 90 miljoen per jaar op subsidies. Die kosten worden daardoor direct doorgeschoven naar de reiziger. Het netto-effect voor de vervoerregio's is echter kleiner door de derving van minder inkomsten: hogere tarieven betekenen namelijk minder reizigers, en dat betekent weer minder inkomsten. Een neerwaartse spiraal die de Tweede Kamer juist wil tegengaan.

Als vuistregel rekent de OV-sector met een prijselasticiteit van -0,35 tot -0,40. Dat betekent dat een tariefverhoging van 90 miljoen euro voor de reiziger per jaar leidt tot circa € 35 miljoen aan gederfde reizigersinkomsten. Het netto-effect van de 12% extra tariefstijging is daarom slechts € 55 miljoen per jaar aan besparing.

2.2. Schrappen in bus- en tramnet

De resterende bezuinigingsopgave van € 55 miljoen per jaar leidt tot het schrappen in het lijnennet. Daarbij zijn de mogelijkheden beperkt. Want efficiencyverbeteringen zijn al benut om eerdere rijksbezuinigingen en de coronacrisis (mede) op te vangen. Veel (afschrijvings)kosten - met name voor railinfrastructuur en -voertuigen - liggen vast, in elk geval voor de korte en middellange termijn. Het railnetwerk van metro en tram in de vervoerregio's verwerkt de meeste reizigers en kent vaste kosten voor infrastructuur en voertuigen, zoals spoor, wissels en materieel. Deze kosten blijven

bestaan, ongeacht het aantal ritten. De extra inkomsten per reiziger wegen juist zwaarder dan de extra kosten van een extra rit. Minder metro- en tramritten betekenen daarom niet automatisch een besparing, maar leiden wél tot minder reizigers en lagere inkomsten. Daarom moeten bezuinigingen vooral worden gezocht in het busnetwerk en enkele tramlijnen met minder reizigers: ritten naar kleinere kernen, late avonduren en weekenden. Met als gevolg dat kleinere dorpen en kernen en mensen met kritieke beroepen het hardst geraakt zullen worden.

Samen verstrekken de twee vervoerregio's jaarlijks €267 miljoen subsidie aan openbaar vervoer buslijnen. Als daar een bedrag van €55 miljoen vanaf moet, betekent dat ruim 20% minder buslijnen. Daar komt nog een ongewenste ontwikkeling bij: de lagere bijdrage die het Rijk sinds 2025 verstrekt voor de ov-studentenkaart. Dat betekent grofweg nog eens 10%. De bezuinigingen dwingen ons zo om 30% van de buslijnen in de vervoerregio's te schrappen. Van de in totaal 234 buslijnen zijn dat er circa 70.

2.3. Bouw van minimaal 300.000 nieuwe woningen in gevaar

Een verhuizing is altijd hét moment is om opnieuw je reiskeuze voor de komende jaren te bepalen. Niet voor niets willen we tegelijk met het opleveren van nieuwe woningbouw ook zorgen voor een aantrekkelijk OV-aanbod. De investeringen gaan voor de opbrengsten.

Een 10% korting op de BDU heeft negatieve gevolgen voor onze gezamenlijke woningbouwambities. Die korting treft de lijnen naar nieuwe woningbouwlocaties extra hard. Want juist in gebieden die nog in aanbouw zijn, is de businesscase voor de exploitatie van het openbaar vervoersysteem in de eerste jaren vaak nog negatief.

In de afgelopen jaren hebben we samen met het Rijk en met gemeenten constructieve plannen gemaakt om honderdduizenden nieuwe woningen met openbaar vervoer te ontsluiten. Het Rijk betaalt een deel van de bouwkosten, de regio's doen dat ook. Maar de kosten voor het laten rijden van de lijnen (de exploitatiekosten) komen volledig voor rekening van de twee vervoerregio's.

Veel plannen zijn (juridisch) gebaseerd op de komst van goed OV: hiermee zijn berekeningen gemaakt over het waarborgen van de bereikbaarheid, de benodigde investeringen in wegen en parkeervoorzieningen maar bijvoorbeeld ook de toegestane stikstofnormen. Snijden in OV-lijnen verslechtert zowel de totale planontwikkeling als de businesscases voor nieuwe woningbouw die we eerder zo zorgvuldig samen met het rijk, gemeenten en marktpartijen hebben opgesteld. Een gang langs de Raad van State valt zeker niet uit te sluiten. Bezuinigen op de BDU zorgt ervoor dat de vervoerregio's de exploitatiekosten niet meer kunnen dragen en dat ze moeten schrappen in het vervoeraanbod. In de metropoolregio Rotterdam – Den Haag zijn ruim 90.000 nieuw te bouwen woningen straks afhankelijk van een goede ontsluiting met het regionale bus-, tram- en metrovervoer dat onder druk staat doordat BDU-bezuiniging het onmogelijk maakt om lijnen aan te leggen en te exploiteren. In het gebied van de vervoerregio Amsterdam zijn dit zelfs ruim 210.000 woningen; in totaal dus ruim 300.000 woningen (zie de bijlage met locaties). Schrappen in het vervoeraanbod vertraagt de planvorming of zet plannen zelfs volledig in de ijskast.

2.4. Andere maatschappelijke gevolgen: vervoersarmoede, sociale onveiligheid, slechtere aansluiting onderwijs, extra files, extra milieubelasting

We zien dat de gevolgen van de bezuinigingen ook tot een aantal andere ongewenste effecten leidt:

- *Stijgende Vervoersarmoede:* volgens een recent onderzoek van het KiM is het OV nu al voor 10% van de Nederlanders moeilijk te betalen. Een extra verhoging van de tarieven zet de betaalbaarheid van ov onder druk en dit tast de koopkracht en bestaanszekerheid van een groeiende groep aan. Dit staat haaks op speerpunt 1 van het Hoofdlijnenakkoord van de coalitie.
- *Meer veiligheidsincidenten:* als kaartjes duurder worden voorzien we een grotere groep zwartrijders die bij controles voor extra veiligheidsincidenten zullen zorgen. Het geld voor extra inzet op controles en toezicht ontbreekt. Dit staat haaks op de ambitie van de coalitie om de veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren (hoofdstuk 3.2 van het Hoofdlijnenakkoord).
- *Bereikbaarheid publieke voorzieningen onder druk:* het streekvervoer wordt voor een groot deel gebruikt door scholieren en studenten of zorgbehoevende ouderen die verre afstanden afleggen. Hun aansluiting met zorg, onderwijs en de arbeidsmarkt verslechtert bij doorgevoerde bezuinigingen. Dit staat haaks op de kabinetsambities voor toegankelijkheid van publieke voorzieningen in zorg en onderwijs (Hoofdlijnenakkoord hoofdstuk 6).
- *Ook automobilist geraakt: extra files:* OV-reizigers die wél een auto als alternatief hebben kunnen als gevolg van hogere tarieven en minder aanbod kiezen voor de auto. Dit leidt tot extra files en langere reistijden voor alle automobilisten. Niet alleen op lokale en provinciale wegen, maar ook op het rijkswegennet. En dat op een moment dat we voor een zeer grote onderhoudsopgave aan de rijkswegen staan, waarvoor Rijk en regio het openbaar vervoer hard nodig hebben als alternatief tijdens de hinder. Dit staat haaks op de ambitie om de bereikbaarheid in heel Nederland, ook op lange termijn, op orde te houden en verder te verbeteren (hoofdstuk 3.2 van het Hoofdlijnenakkoord).
- *Extra milieubelasting:* alle metro's en trams, en ook veel van onze bussen zijn bovendien 100% zero emissie: een overstap naar de auto leidt zo tot extra milieubelasting en hogere stikstofuitstoot.

3.Toelichting

De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de Vervoerregio Amsterdam zijn de grootste decentrale opdrachtgevers voor het openbaar vervoer (bus, tram, metro). Samen vervoeren ze 2/3 van het totale aantal reizigers in het regionale ov, en dubbel zoveel reizigers als de NS.

Voor onze inkomsten zijn we volledig afhankelijk van de Brede Doeluitkering (BDU) van het Rijk. Een bezuiniging van 10% betekent dat we met € 110 miljoen per jaar worden gekort: de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag voor € 59 miljoen en de Vervoerregio Amsterdam € 51 miljoen euro per jaar.

In september 2023 is Kamerbreed (inclusief PVV, VVD, NSC en BBB) de motie-Bikker aangenomen: structureel extra geld zodat het ov betaalbaar én beschikbaar blijft. Voor de twee vervoerregio's betekende dat samen een jaarlijks bedrag van circa € 150 miljoen, hard nodig om tariefverhogingen en het schrappen van lijnen te voorkomen.

Een bezuiniging van 10% op de BDU doet de effecten van de motie-Bikker teniet. De tarieven moeten alsnog fors omhoog en het aanbod van bus-, tram- en metrolijnen daalt. De 10% korting doet precies het tegenovergestelde van wat de Tweede Kamer met de motie uit 2023 beoogde. Daarnaast vertraagt een BDU-bezuiniging de bouw van 300.000 woningen.

4. Bijlage: de bezuiniging op de BDU raakt de volgende woningbouwlocaties:

Vervoerregio Amsterdam:

Woningbouwlocatie	Aantal woningen	OV-lijn
Amsterdam Zeeburg/IJburg	19.000	Verlenging IJtram en vaker laten rijden
Havenstad	42.000	OV-verbinding Amsterdam Sloterdijk – Centrum Tram 5 naar Minervahaven
Zuidas	5.000	Diverse bus- en tramlijnen
Zuidoost	21.000	Diverse metro- en buslijnen
Weesp	2.000	HOV IJburg - Weesp
Amsterdam Noord	39.000	HOV ZaanIJ (Amsterdam -Zaanstad) Johan van Hasseltnoep herinrichting
Zaanstad	21.700 - 23.950	HOV ZaanIJ (Amsterdam -Zaanstad)
Purmerend Oostflank	6.000	Ov-ontsluiting Oostflank Purmerend
Edam-Volendam	1.150	Ov-ontsluiting door Lange Weeren
Hoofddorp Centrum/Spoorzone	16.500- 20.000	Verschillende nieuwe HOV-verbindingen
Haarlemmermeer West	8.450- 11.450	Verschillende nieuwe HOV-verbindingen waaronder HOV Noordwijk – Schiphol, HOV Nieuw-Vennep West- Hoofddorp en ov-ontsluiting Cruquius-Zwaanshoek
Amstelveen	10.200	Herinrichting busstation voor diverse buslijnen
Ouder-Amstel: de nieuwe kern	5.500	Metro en diverse buslijnen
Diemen Holland Park	6.000	Metro
TOTAAL REGIO AMSTERDAM: 203.500 - 212.250 woningen		

Metropoolregio Rotterdam – Den Haag:

Woningbouwlocatie	Aantal woningen	OV-lijn
Leiden Lammenschans	4.500	Lijn 45 tussen Leiden-Voorschoten-Den Haag
Leiden Campus	7.000	Lijn 43 Leiden-Wassenaar-Den Haag
Zoetermeer Entreegebied, Programma Binnenstad, BleiZo	12.250	Diverse bus- en tramlijnen
Den Haag Binckhorst	12.000	Toekomstige Vlietlijn (nieuwe tramverbinding om de Binckhorst te ontsluiten)
Den Haag Zuidwest	10.000	Tramlijn 9 tussen Zuidwest en Den Haag centrum. Buslijn 37 tussen Den Haag zuidwest en Delft
Rijswijk-Pasgeld	7.100	Toekomstige buslijn
Rijswijk-Plaspoelpolder en -stadscentrum	1.150	Toekomstige buslijn tussen Rijswijk en Delft door Plaspoelpolder en Pasgeld Bestaande lijn 30 tussen Zoetermeer-Rijswijk-Naaldwijk
Delft Schieoevers en Campus-Zuid	6.500	Toekomstige buslijn. Tram 19 Delft – TU Delft.
Bergschenhoek Wilderszijde	2.700	Buslijn 174 Rotterdam Noord – Berkel Westpolder.
Rotterdam Oostflank	18.000	Toekomstige HOV-verbinding over de nieuwe Stadsbrug naar de Oostflank. Buslijn 36 Rotterdam Alexander – Kralingse Zoom.
Rotterdam Nieuw Kralingen	800	Tramlijn 7 (nieuwe route)
Capelle Rivium	5.000	Parkshuttle lijn Kralingse Zoom- Rivium inclusief overstap naar Waterbus
Rotterdam Katendrecht en Rijnhaven	3.200	Buslijn 77 Rotterdam Zuidplein – Rijnhaven – Katendrecht, aansluiting metro
Maassluis centrum zuidzijde	1.000	Aansluiting metro Hoekse Lijn
TOTAAL REGIO ROTTERDAM - DEN HAAG: 91.200 woningen		