METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl

KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Gertjan Nijsink

e-mail
g.nijsink@mrdh.nl

telefoonnummer
088 5445 143

uw kenmerk
-

ons kenmerk
117466

aantal bijlage(n)

Aan de Colleges van Burgemeester en Wethouders
van de 21 gemeenten van de MRDH

Datum
6 maart 2025

Onderwerp
Lobby correctie BDU-korting

Geachte colleges,

In deze brief informeer ik u over de stand van zaken wat betreft de lobby die we voeren om de door het Rijk geplande korting op de Brede Doeluitkering (BDU) ongedaan te maken. De hoofdlijn van de lobby, de actuele stand van zaken en de komende acties, vindt u hieronder. In de bijlage van deze brief heb ik een uitgebreidere toelichting opgenomen over de aanleiding en de tot nu toe uitgevoerde acties.

De geplande korting door het Rijk op de BDU raakt de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag vanaf 2026 met circa 59 miljoen euro per jaar. Samen met de Vervoerregio Amsterdam gaat het om een bedrag van 110 miljoen euro per jaar. Als deze korting daadwerkelijk wordt doorgevoerd, komt de betaalbaarheid en het vervoeraanbod van het openbaar vervoer serieus onder druk te staan: reizigerstarieven moeten extra worden verhoogd terwijl de hoeveelheid openbaar vervoer gelijktijdig zal dalen. Dat raakt niet alleen de gebruikers van het regionaal openbaar vervoer, maar heeft ook gevolgen voor onder andere de woningbouwopgave in onze regio. Immers, goed openbaar vervoer is bij veel plannen een randvoorwaarde: geen of minder openbaar vervoer betekent een grotere afhankelijkheid van de privéauto en dat betekent:

- vervoerkundig: meer druk op het lokale, regionale en landelijke wegennet inclusief leefbaarheidsvraagstukken;
- financieel: meer parkeerplaatsen nodig, de business case voor woningbouwplannen komt daarmee onder druk te staan;
- juridisch: meer autogebruik betekent hogere stikstofuitstoot; de onderbouwing voor woningbouwplannen komt onder druk te staan; juridische risico's.

Dit alles zorgt ervoor dat de woningbouwopgave onmogelijk gerealiseerd wordt, of op z'n minst forse vertraging oplevert. In onze lobby brengen wij dit bij het Rijk onder de aandacht, aanvullend op de gevolgen voor de OV-reizigers die we al eerder inzichtelijk hebben gemaakt: duurdere kaartjes bij een lager vervoeraanbod.

Inmiddels is het Rijk teruggekomen op haar voornemen om de BDU over te hevelen naar het provinciefonds of het gemeentefonds. Daarmee onderkent het Rijk feitelijk dat de argumentatie voor de korting op de BDU niet meer van toepassing is. Wij staan in de gesprekken met het Rijk daarom op het standpunt dat met het verdwijnen van de grondslag van de korting ook de korting van de baan moet zijn. Echter, de financiële besparing die het Rijk hoopte te bereiken, is al

ingerekend in de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het Ministerie van IenW is nu aan zet om na te gaan hoe de korting op haar begroting ongedaan gemaakt kan worden. Wij ondersteunen het ministerie daarin met een lobby waarbij wij richten op de Voorjaarsnota 2026. Deze lobby doen wij samen met de collega's van de Vervoerregio Amsterdam (VRA).

Ter voorbereiding op de Voorjaarsnota heb ik samen met de portefeuillehouder van de Vervoerregio Amsterdam opnieuw een bestuurlijk gesprek gevoerd met staatssecretaris Jansen (Openbaar Vervoer). Dit gesprek past in de zorgvuldige aanpak, goede bestuurlijke relatie en het nakomen van de eerdere bestuurlijke afspraak 'we blijven intensief met elkaar in gesprek'. Het gesprek vormde bovendien de opmaat naar een bestuurlijk overleg dat ik wil voeren met minister Heinen (Financiën). Samen met de ambtelijke organisatie van de MRDH zorg ik bij het Rijk voor aanvullende informatie over de gevolgen van de BDU-bezuiniging, niet alleen voor het openbaar vervoer zelf, maar ook voor andere beleidsterreinen, waaronder dus de woningbouw. Ook vragen we opnieuw publicitair aandacht. Dit doen we vanuit de brede maatschappelijke opgaven (bouwen, betaalbaarheid, leefbare binnensteden ect.), samen met en door maatschappelijke partners (kennisinstellingen, EBZ, sociale verhuurders, zorginstellingen, NEPROM et cetera). Dit versterkt de ambtelijke en bestuurlijke gesprekken ook vanuit de samenleving. Op 18 februari heb ik samen met andere vertegenwoordigers van de regio, reizigers en vervoerbedrijven een petitie overhandigd aan Tweede Kamerleden. Deze petitie is 38.000 keer getekend door bezorgde inwoners van de vervoerregio's. Dit alles is een vervolg op de aandacht die we in het najaar 2024 reeds hebben gevraagd van de Tweede Kamer. Ook hebben we als vervoerregio's bij diverse regionale en landelijke media aandacht gekregen voor de problematiek van de dreigende BDU-korting. Op 20 februari heeft de Kamercommissie Openbaar Vervoer en Taxi gesproken over dit onderwerp. Daarbij werd duidelijk dat Kamerbreed grote bezorgdheid leeft over de gevolgen die het doorzetten van deze korting zal hebben.

Mocht onverhoopt blijken dat het Rijk toch vasthoudt aan een bezuiniging op de BDU, dan zullen aan de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BcVa) voorstellen worden gedaan hoe de bezuiniging concreet kan worden opgevangen. De gevolgen voor het openbaar vervoer zullen het meest zichtbaar en voelbaar zijn. De BDU is echter bedoeld voor meer dan alleen het regionale openbaar vervoer; de MRDH gebruikt deze bijvoorbeeld ook voor het subsidiëren van kleine infrastructurele projecten en het (co)financieren van grote infrastructurele opgaven in onze regio. We zullen dus in gesprek moeten gaan met elkaar en keuzes moeten maken. Dit doen we in de wetenschap dat door de afgelopen jaren (coronacrisis, herijking van de OV-studentenkaart, sterk gestegen kosten) er geen ruimte is om deze bezuiniging op een eenvoudige manier op te vangen. Ik vraag u om zich bewust te zijn van de forse gevolgen die een BDU-korting zal hebben, ook voor uw eigen gemeente. Dit raakt ons allemaal en op de eerste plaats onze inwoners.

Ik verzoek u deze brief ter informatie door te geleiden naar uw gemeenteraden, zodat ook zij geïnformeerd zijn over de laatste stand van zaken en over de geplande acties voor de komende tijd. Aan u én aan uw gemeenteraden wil ik u vragen om de MRDH actief te ondersteunen in haar lobby, bijvoorbeeld door in uw politieke contacten met het Rijk en Tweede- en Eerste Kamerleden continu aandacht te vragen voor dit onderwerp.

Met vriendelijke groet,

J.H.C. van Zanen
Voorzitter MRDH

Bijlage: toelichting en tijdlijn

Aanleiding: Hoofdlijnenakkoord Coalitie

In de budgettaire bijlage van het Hoofdlijnenakkoord van 15 mei 2024 heeft de rijkscoalitie opgenomen:

> *"Overheveling specifieke uitkeringen naar het Gemeentefonds. Het aantal specifieke uitkeringen is sinds 2018 fors gestegen. Gemeenten en provincies geven aan dat specifieke uitkeringen hen beperkt in autonomie. Dit vanwege de strikte en gedetailleerde eisen die vanuit het Rijk worden gesteld aan de besteding van de gelden uit een specifieke uitkering. Daarnaast kennen deze uitkeringen zware administratieve- en controlelasten. Met deze maatregel worden specifieke uitkeringen overgeheveld naar het Gemeente- of Provinciefonds met een budgetkorting van 10 procent."*

Pas na enige tijd bleek dat het Rijk ook de BDU die de beide vervoerregio's (MRDH en Vervoerregio Amsterdam) ontvangen, beschouwt als een specifieke uitkering (spuk) die dus onderhavig is aan overheveling en budgetkorting. Uit de teksten en financiële onderbouwingen kon dit niet namelijk niet opgemaakt worden. Toen bleek dat ook de BDU onderdeel is van de afspraak uit het Hoofdlijnenakkoord, zijn de vervoerregio's gezamenlijk het gesprek met het Rijk gestart. Daarbij hebben we ons gericht op twee sporen:

1) Het ongedaan maken van de voorgenomen overheveling:
    a. We hebben toegelicht dat de BDU in zijn aard afwijkt van reguliere spuks. Immers, de meeste spuks zijn tijdelijk en richten zich op een speciaal doel. De BDU is structureel, bedoeld ter uitvoering van wettelijke taken. Zoals het woord 'brede' al duidelijk maakt, richt de BDU zich in de breedte op de verkeer- en vervoertaken en de OV-taken die de vervoerregio's hebben.
    b. We hebben inzichtelijk gemaakt dat de BDU een eenvoudige subsidie is die 1-op-1 wordt overgemaakt van Rijk naar beide vervoerregio's. De huidige verantwoording van de BDU gebeurt beknopt. Overheveling naar provinciefonds en/of gemeentefonds betekent niet alleen extra complexiteit in de relatie tussen Rijk en provincies en/of gemeenten, het betekent ook dat aanvullende afspraken gemaakt moeten worden over overheveling van deze partijen naar de vervoerregio's. Op dezelfde manier wordt ook de verantwoording complexer. Elk alternatief voor de huidige systematiek zal dus geen verbetering opleveren, en hoogstwaarschijnlijk een administratieve lastenverzwaring betekenen. Nog los van de vraag of de genoemde 10% budgetkorting bij andere spuks wel realistisch is, is het evident dat een overheveling van de BDU geen vermindering van administratieve- en controlelasten bereikt, integendeel.
2) Het ongedaan maken van de aan overheveling gekoppelde budgetkorting. Voor de MRDH betekent een budgetkorting van 10% op de BDU een bezuiniging van circa 59 miljoen euro per jaar. Dit in een context waarin door diverse oorzaken (coronacrisis, herijking Studenten-OV-kaart, stijgende kosten) de MRDH en het regionale openbaar vervoer toch al onder druk staan, en er dus geen onbenutte besparingsmogelijkheden zijn. We hebben onderbouwd wat de gevolgen zullen zijn van een bezuiniging op de BDU: 12% extra stijging van de OV-tarieven en voor de metropoolregio Rotterdam-Den Haag daarnaast een inkrimping van het buslijnennet van bijna 20%. Dat betekent: vervoerarmoede, slechtere OV-bediening (juist voor mensen die vanwege lichamelijke of financiële beperkingen geen alternatief hebben), slechtere aansluiting tussen scholieren / studenten en de arbeidsmarkt. Ook hebben we benoemd dat het onmogelijk wordt om nieuw te bouwen woningen te bedienen met openbaar vervoer. Daarnaast zijn er nog andere bijkomende effecten: minder OV-aanbod = minder OV-gebruik = meer autogebruik = meer uitstoot, slechtere

leefbaarheid, druk op verkeersveiligheid. Slechtere bereikbaarheid = slechtere concurrentiepositie van de economische centra.

Actuele stand van zaken

Wat betreft de budgetkorting hebben we breed aandacht gevraagd voor de dreigende gevolgen van de BDU-korting. Ongeveer 400 lokale politici en bestuurders en meer dan 80 maatschappelijke organisaties en marktpartijen hebben een brandbrief ondertekend waarin het Rijk wordt opgeroepen om de voorgenomen bezuiniging te voorkomen. Deze brandbrief is op 8 oktober 2024 overhandigd aan een aantal Tweede Kamerleden. De staatssecretaris van IenW heeft op 10 oktober 2024 aangegeven dat hij zijn “stinkende best gaat doen” om bezuinigingen op het openbaar vervoer te voorkomen. Daarvoor is het echter nodig dat hij dekking vindt voor het tekort dat bij het Rijk ontstaat als de reeds ingeboekte bezuiniging niet wordt uitgevoerd.

Vanaf half oktober 2024 hebben we als vervoerregio’s gekozen voor publicitaire terughoudendheid. In die periode werkten we achter de schermen met de collega’s van IenW en BZK aan een afweegkader dat uiteindelijk de basis heeft gevormd onder besluitvorming van het Rijk over spuks. In deze fase behaalden we succes: de BDU is met een positief besluit van de ministerraad op 11 november 2024 direct uitgezonderd. Daarmee is de overheveling van de BDU van de baan. Feitelijk is daarmee de onderbouwing van de budgetkorting ook van de baan. Immers, als er geen overheveling plaatsvindt, is er ook geen aanleiding voor de door het Rijk daaraan gekoppelde budgetkorting. Tegelijkertijd is de begroting van IenW door het ministerie van Financiën met 110 miljoen euro per jaar gekort (= korting VRA en MRDH). Dit maakt dat de korting niet eenvoudig en automatisch wordt teruggedraaid door IenW. Zeker in het licht van de toegenomen druk op het Rijk vanwege een aantal andere tegenvallers of de maatschappelijke behoefte om andere afspraken uit het Hoofdlijnenakkoord aan te passen.

Komende acties

We willen de benodigde reparatie laten plaatsvinden in de Voorjaarsnota 2025. Om dat te bereiken, plannen we een vervolg bestuurlijk gesprek in met staatssecretaris Jansen (Openbaar Vervoer). Dit gesprek past in de zorgvuldige aanpak, goede bestuurlijke relatie en het nakomen voor de eerdere bestuurlijke afspraak ‘we blijven intensief met elkaar in gesprek’. Het gesprek vormt bovendien de opmaat naar een bestuurlijk overleg met minister Heinen (Financiën). Beide gesprekken worden nu vanuit MRDH gepland. We zorgen bij het Rijk voor aanvullende informatie over de gevolgen van de BDU-bezuiniging, niet alleen voor het openbaar vervoer zelf, maar ook voor andere beleidsterreinen, met name woningbouw. Ook vragen we opnieuw publicitair aandacht. Dit doen we vanuit de brede maatschappelijke opgaven (bouwen, betaalbaarheid, leefbare binnensteden ect.), samen met en door maatschappelijke partners (kennisinstellingen, EBZ, sociale verhuurders, zorginstellingen, NEPROM et cetera). Dit versterkt de ambtelijke en bestuurlijke gesprekken ook vanuit de samenleving. We zullen de komende weken actief de pers benaderen en opnieuw vragen voor de aandacht die we in het najaar 2024 reeds succesvol onder de aandacht hebben gebracht van de Tweede Kamer.

Relatie met andere financiële opgaven
Overigens staat de dreigende bezuiniging op de BDU niet op zichzelf:

- Al vóór de coronacrisis hebben we geconstateerd dat de BDU onvoldoende geïndexeerd wordt en dat er daardoor impliciet al jarenlang een bezuiniging op de BDU plaatsvindt. Bovendien groeit de BDU niet mee met de groter worden opgaven in de metropoolregio: een grotere rol van het openbaar vervoer die nodig is om de verstedelijkings- en duurzaamheidsambities te realiseren, areaaluitbreidingen en vervangingsopgaven. Los van de actuele BDU-korting blijven we bij het Rijk om aandacht vragen hiervoor, omdat dit op termijn de bestedingsmogelijkheden voor de vervoerregio sterk beperkt;

- Om de gevolgen van de coronacrisis op te vangen en de betaalbaarheid van het regionaal openbaar vervoer te verbeteren, heeft het kabinet eind 2023 structureel 300 miljoen euro (waarvan 73 miljoen voor de MRDH) beschikbaar gesteld. Met dit geld konden in onze regio de vervoerbedrijven financieel overeind gehouden worden, kon het voorzieningenniveau in stand gehouden worden én werd voorkomen dat per 2024 de OV-tarieven met 12% zouden stijgen. Maatregelen die overigens ongedaan gemaakt moeten worden door de dreigende BDU-korting. We zijn blij met de aanvullende structurele steun uit de 'Bikkergelden', maar constateren dat deze slechts voldoende zijn om de 'status quo' te kunnen handhaven; ze geven nog geen financiële ruimte voor verbetering van het OV- en verkeerssysteem.
- Als gevolg van de coronacrisis is het aantal OV-reizen door studenten verminderd. Het Ministerie van OCenW heeft daarom per 1 januari 2024 de bijdrage voor de OV-studentenkaart verlaagd. In 2024 heeft het Rijk dankzij de motie-Krul de financiële effecten voor de vervoerbedrijven gecompenseerd. Vanaf 1 januari 2025 is deze compensatie echter beëindigd. Dit betekent dat vanaf dat moment de verminderde OVS-bijdrage moet worden opgevangen door een vermindering van het voorzieningenniveau. Om dat te voorkomen, heeft de BcVa op 11 december 2024 besloten om een bijdrage van maximaal € 40 miljoen te reserveren voor de jaren 2025 en 2026. Ook hiervoor geldt dat compensatie in latere jaren mede afhankelijk is van de ontwikkelingen wat betreft de BDU.
  Samen met provincies en vervoerbedrijven vragen we bij het Rijk aandacht voor de gevolgen van de herijking van het Studenten OV-kaart contract, en pleiten we ook voor modernisering van dit contract, bijvoorbeeld meer flexibiliteit wat betreft andere vormen van publieke mobiliteit.