

Gevolgen bezuiniging Brede Doel Uitkering

1. Samenvatting:

Het Rijk heeft in haar begroting een budgetkorting van 10% voor de Vervoerregio Amsterdam en de metropoolregio Rotterdam – Den Haag opgenomen. De financiering van de vervoerregio's is geregeld via de Brede Doel Uitkering (BDU). De twee vervoerregio's zien dat een budgetkorting 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 bovenop de tariefstijging die door indexatie al elk jaar plaatsvindt;
- **Verschraling openbaar vervoer in de regio:** inclusief de lagere bijdrage die het Rijk sinds 2025 verstrekt voor de OV-studentenkaart leidt de korting tot 30% minder busvervoer. Vooral op verbindingen vanuit landelijke gebieden verdwijnen bussen of rijden deze straks niet langer in de avonduren en het weekend.

Deze ingrepen zullen de volgende mogelijke effecten hebben:

- **Tempo van verstedelijking in gevaar:** als er minder OV rijdt, dan brengt dat de planning van de bouw van ruim 300.000 nieuwe woningen in gevaar.
- **Daarnaast 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 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. Schrappen in investeringen is onwenselijk omdat daarmee bestaande (co)financieringsafspraken met andere partijen zoals het Rijk in gevaar komen en omdat deze investeringen hard nodig zijn om de verwachte vervoergroei in de regio's op te vangen. Bovendien kan het schrappen van eenmalige investeringen geen oplossing zijn voor een structurele BDU-bezuiniging. 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 inkomsten per reiziger zijn hoger dan de variabele kosten van een 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, ritten in de (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 andere 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 in de vervoerregio's zijn dat er circa 70.

2.3. Tempo van verstedelijking in gevaar. *Minder ov heeft een relatie met de bouw van ruim 300.000 nieuwe woningen in het gebied van de vervoerregio's: de bezuiniging op de BDU brengt de planning van deze woningbouw 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 en werklocaties ook zorgen voor een aantrekkelijk OV-aanbod. De investeringen gaan voor de opbrengsten uit. Een 10% korting op de BDU heeft negatieve gevolgen voor onze gezamenlijke verstedelijkingsambities. 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 (planologisch) 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 wat betreft de toegestane stikstofnormen. Snijden in OV-lijnen verslechtert zowel de totale planontwikkeling als de businesscases voor nieuwe gebiedsontwikkeling die we eerder zo zorgvuldig samen met het Rijk, gemeenten en marktpartijen hebben opgesteld. Een succesvolle gang langs de Raad van State door bij planvorming betrokken partijen 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 gaat het om ruim 90.000 nieuw te bouwen woningen en bijbehorende bedrijvigheid. In het gebied van de vervoerregio Amsterdam zijn dit zelfs ruim 210.000 nieuw te bouwen woningen (zie de bijlage met locaties). In totaal dus ruim 300.000 woningen waar een goede ontsluiting met het regionale bus-, tram- en metrovervoer onder druk staat doordat een BDU-bezuiniging het onmogelijk maakt om lijnen te exploiteren. Schrappen in het vervoeraanbod kan zorgen voor vertraging van de planvorming.

Voor de volledigheid: succesvolle woningbouwontwikkeling hangt af van verschillende factoren: de aanwezigheid van goede bereikbaarheid (onder andere met openbaar vervoer), nutsvoorzieningen (netcongestie), stikstofruimte, marktomstandigheden et cetera. Het is dus niet zo dat de aanwezigheid van goed regionaal openbaar vervoer de absolute zekerheid biedt dat woningbouwplannen onverkort kunnen doorgaan, maar andersom is het wel zo dat het ontbreken van goed regionaal openbaar vervoer één van de serieuze ‘showstoppers’ kan zijn. Een BDU-korting werkt in ieder geval de gewenste versnelling tegen, helpt niet bij nieuwe intensiveringen en helpt ook niet om de gewenste continue bouwstroom na 2030 te realiseren. De mate waarin de korting vertragend zal zijn, zal tevens per project verschillen. Goed om daarbij te vermelden: het is niet zo dat de vervoerregio’s zelf besluiten tot het schrappen of vertragen van woningbouwplannen, maar het onvermijdelijke gebrek aan aanbod van regionaal openbaar vervoer kan gemeenten en ontwikkelaars hiertoe wel dwingen.

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 Hoofdpijnenakkoord van de coalitie.
- *Meer veiligheidsincidenten:* als kaartjes duurder worden voorzien we een grotere groep zwartrijders die bij controles voor extra veiligheidsincidenten zullen zorgen. Het geldt 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 Hoofdpijnenakkoord).
- *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 (Hoofdpijnenakkoord 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 Hoofdpijnenakkoord).

- *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. Dit was dus geen geld voor 'extra's', maar geld dat hard nodig was om het bestaande te behouden en 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 doorkruist een BDU-bezuiniging de verstedelijking en daarmee de bouw van 300.000 woningen.

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 Hasseltknoop 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		

Toelichting: in het kader van deze notitie is gekeken naar locaties die sterk afhankelijk zijn van regionaal openbaar vervoer. Enerzijds is het wellicht zo dat bij het verminderen / ontbreken van dit regionaal openbaar vervoer plannen in beperkte vorm kunnen doorgaan, dus niet volledig zullen stoppen. Anderzijds hebben we in deze notitie nog geen rekening gehouden met woningbouwlocaties die bediend worden door het hoofdrailnet (NS) maar waarbij het regionaal openbaar vervoer een aanvullende functie heeft. Denk aan locaties als Schiedam of Rotterdam Centrum. Ook daar kan een BDU-bezuiniging impact hebben op de planning en haalbaarheid van woningbouwplannen.