

Vergaderjaar 2024–2025

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 850**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 april 2025

In de noordelijke en zuidelijke Randstad maken veel reizigers dagelijks gebruik van de tram, metro en bus, die door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA) worden verzorgd. Voor de financiering hiervan ontvangen beide vervoerregio's de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Als bijeffect van de maatregel uit het Regeerprogramma om de specifieke uitkeringen aan medeoverheden met 10% te korten, wordt ook de BDU gekort. Het is de gezamenlijke ambitie om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer in deze regio's betrouwbaar, comfortabel en betaalbaar is en blijft. Om die reden heb ik mij ingespannen om de BDU-korting uit het regeerprogramma anders in te vullen.

Met deze brief informeer ik de Kamer over de uitkomsten hiervan en informeer ik de Kamer tevens over de toezegging die ik heb gedaan in het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid van 2 april jl., waarbij is toegezegd een nadere toelichting te geven op de tabel met de gevolgen van de BDU-korting per vervoersregio.<sup>1</sup>

### **Uitkomsten Voorjaarsbesluitvorming anders invullen BDU-korting**

Met de Kamer is veel gesproken over de BDU-korting van 10% uit het regeerprogramma en de gevolgen hiervan. Voorafgaand aan het commissiedebat van 2 april heb ik de Kamer een brief<sup>2</sup> gezonden over de lagere vergoeding Studenten OV-reisproduct (SOV), de taakstelling op Specifieke Uitkeringen (SPUKS) en daarmee de BDU en de (financiële) situatie van NS. Voor de BDU geldt dat de vervoerregio's hebben aangegeven dat door de korting sprake zal zijn van een tariefstijging bovenop de reguliere indexatie en een verminderd vervoersaanbod. In alle debatten waar de BDU-korting ter sprake is gekomen, heb ik mijn

<sup>1</sup> Toezegging TZ202504-065

<sup>2</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 837

zorgen uitgesproken over zowel de betaalbaarheid als de beschikbaarheid van het openbaar vervoer in beide regio's. Deze zorgen heb ik in het kader van de Voorjaarsbesluitvorming ook besproken in het kabinet en ik heb alles op alles gezet om de korting anders in te vullen. Daarbij heb ik zowel gekeken naar mijn eigen begroting als naar een oplossing met Rijksbrede middelen.

Inmiddels heeft de besluitvorming over de Voorjaarsnota plaatsgevonden en moet ik constateren dat er geen oplossing voor de BDU-korting is gevonden.

Tijdens de debatten met de Kamer heb ik aangegeven dat ik, in het geval dat de korting niet anders zou worden ingevuld, met de sector in gesprek blijf om te bezien hoe de gevolgen van de korting zo goed mogelijk kunnen worden opgevangen. Zo wordt momenteel de *Verkenning Publieke Mobiliteit* uitgevoerd waarin wordt gekeken hoe in de toekomst het publiek vervoer, dat wil zeggen het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, georganiseerd kan worden. De verkenning wordt voor de zomer opgeleverd. Mogelijk levert dit bruikbare ideeën op die de gevolgen van de bezuiniging kunnen verminderen.

### **Nadere toelichting tabel gevolgen BDU-korting per vervoersregio**

In het debat over strategische bereikbaarheid van 2 april jl. heb ik naar aanleiding van vragen van het lid Van Dijk (NSC) toegezegd een nadere toelichting te geven op de tabel met de gevolgen van de BDU-korting per vervoersregio en in bijzonder in vergelijking met de verdeling van de extra middelen voor het regionaal openbaar vervoer naar aanleiding van de motie Bikker over de vervoerregio's.

Het verschil tussen de verdeling van de «Bikkermiddelen» en de BDU-korting komt doordat de verdeelsleutel van de aanvullende middelen tussen de verschillende ov-autoriteiten een andere achtergrond en grondslag kent dan de BDU-korting. Naar aanleiding van de motie Bikker c.s. is door het vorige kabinet € 300 miljoen structureel voor het regionaal openbaar aanvullend beschikbaar gesteld. Deze middelen zijn opgebouwd uit twee onderdelen: het voorkomen van de voorgenomen prijsstijging van ongeveer 12% voor het regionaal openbaar vervoer voor 2024 en verder, en het structureel verbeteren van de beschikbaarheid dan wel de kwaliteit van het regionaal openbaar vervoer. De provincies bekostigen hun ov via het Provinciefonds. De Bikkermiddelen zijn voor de provincies aan het Provinciefonds toegevoegd via een Decentralisatie Uitkering. Voor de vervoerregio's was dit niet mogelijk aangezien de bekostiging van de vervoerregio's via de BDU op de beleidsbegroting van lenW plaatsvindt. De Bikkermiddelen voor de vervoerregio's zijn hier vanaf de beschikking van 2025 structureel aan toegevoegd.

In het Bestuurlijk NOVB van 29 november 2023 is de verdeling van de Bikkermiddelen over de provincies en vervoerregio's vastgesteld. Deze verdeling bestaat uit twee hoofddelen. Voor de compensatie van prijsstijgingen zijn de reizigersopbrengsten van 2019 als uitgangspunt genomen. Dit jaar is gekozen omdat het niet beïnvloed werd door de COVID-19 pandemie of daaropvolgende groeiverschillen. Dit deel bedraagt ongeveer € 157 miljoen. Hiervan heeft de MRDH € 39,5 miljoen ontvangen en de VRA € 51 miljoen.

De overige middelen, bedoeld voor het verbeteren van de bereikbaarheid, zijn verdeeld op basis van de zogenaamde DOVA-verdeelsleutel. Deze sleutel is gebaseerd op een weging van 25% voor reizigersaantallen en 75% voor reizigerskilometers. Deze weging erkent dat stedelijke gebieden

doorgaans kortere ritten maar meer reizigers kennen, terwijl regionale concessies vaak langere ritten en minder reizigers hebben, met als doel een evenwichtige verdeling over de verschillende ov-autoriteiten. De MRDH ontving op basis van deze verdeelsleutel ruim € 33 miljoen en de VRA € 34 miljoen.

De grondslag van de BDU-korting van 10% uit het regeerprogramma is hier niet mee vergelijkbaar. De BDU-korting is een korting vanaf 2026 van 10% op het totale bedrag dat per vervoerregio door lenW wordt uitgekeerd voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van het ov en aanleg van nieuwe OV-infrastructuur. In dat bedrag zitten vanaf 2025 ook de Bikkermiddelen die de vervoerregio's hebben ontvangen.<sup>3</sup> De BDU-korting voor de MRDH komt neer op ruim € 58,5 miljoen en voor VRA op ruim € 51 miljoen.

### **Tot slot**

Helaas heb ik moeten concluderen dat er bij de Voorjaarsnotabesluitvorming geen middelen beschikbaar zijn gekomen voor het compenseren van het effect van de generieke korting op specifieke uitkeringen op de BDU. Ik blijf hierover in gesprek met de regio om te bezien op welke wijze kan worden gezorgd dat het openbaar vervoer in de vervoerregio's betrouwbaar, comfortabel en betaalbaar blijft. Uiteraard zal ik de Kamer hiervan op de hoogte houden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
Ch.A. Jansen

---

<sup>3</sup> De verschillende mutaties worden toegelicht in het Verdiepingshoofdstuk (pagina 304) bij de Begroting 2025 van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 36 600 XII, nr. 2).