

Behandelingsvoorstel voor de commissie Verkeer en Vervoer

Onderwerp: Bezuinigingen openbaar vervoer

Cie-datum : 16 december 2002

Cie-nummer: Cie2002WVV36

Procedure: in GS (na Cie. Vergadering) op: 3 december 2002	inspraak: ja
eerdere behandeling in cie: nee	op: -
in PS: nee	op: -

Behandelend ambtenaar: C. Elzinga

toestel: 3740

b.g.g.: 3362

Samenvatting:

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op de derde dinsdag in september bij de presentatie van de miljoenennota voor 2003 over de kabinetsperiode 2003 tot en met 2006 aanvankelijk een bezuiniging van circa -9% op het openbaar vervoer aangekondigd. Dit afhankelijk van de verdeling van de middelen voor reizigersgroei.

Naar aanleiding van enkele moties heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de begroting over de periode 2003 tot en met 2006 bijgesteld en zijn de bezuinigingen teruggebracht naar circa -5,5%. Voor 2003 komt de bezuiniging neer op -2%.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft vanaf 2006 structureel € 49 miljoen voor de invoering van de chipkaart ter beschikking gesteld.

De bezuinigingen hebben voor 2003 geen gevolgen voor de exploitatie van openbaar vervoer concessie Oost-Utrecht.

Met het vervoerbedrijf zijn voor 2003 bindende afspraken over de handhaving van de dienstregeling en de financiering gemaakt.

Wordt geagendeerd:

- om advies over de volgende vraag (vragen):
 - voor oriënterende bespreking, toegespitst op de volgende aspecten:
 - voor korte bespreking (er kunnen enkele kleine opmerkingen worden gemaakt) en vervolgens ter kennisneming.
- x** ter kennisneming, het stuk wordt niet besproken.
-

Nadere toelichting samenvatting:

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op de derde dinsdag in september bij de presentatie van de miljoenennota voor 2003 over de kabinetsperiode 2003 tot en met 2006 aanvankelijk een bezuiniging van € 134,- miljoen (circa -12,5%) op het openbaar vervoer aangekondigd.

Naast de bezuinigingen heeft de minister in 2005 en 2006 separaat totaal € 38,- miljoen aan extra middelen voor reizigersgroei beschikbaar gesteld.

Gesaldeerd bedragen de bezuinigingen en groei over de kabinetsperiode 2003 tot en met 2006 € 96,- (circa -9%) miljoen.

Het totale budget voor openbaar vervoer in Nederland bedraagt € 1.086,- miljoen.

Het budget van de provincie Utrecht bedraagt thans circa € 5,5 miljoen. Na integratie met de middelen van Amersfoort en de over te dragen lijnen van BRU vanaf 2004 zal het budget circa € 25,- tot € 28,- miljoen bedragen.

Naast de bezuinigingen dienden de decentrale overheden op jaarbasis gezamenlijk nog eens indicatief € 50,- tot € 60,- miljoen voor de invoering van de chipkaart zelf financieren.

In het bestuurlijk overleg met de minister op 26 september jl. hebben de provincies (IPO) en de kaderwetgebieden gezamenlijk de minister geconfronteerd met het onevenwichtige karakter van de voorstellen.

Voor investeringen in de infrastructuur van het hoofdwegennet, het onderhoud van het spoorvervoer en de sociale veiligheid worden voor totaal € 820,- miljoen extra middelen uitgetrokken, terwijl voor het openbaar vervoer per bus geen extra middelen ter beschikking werden gesteld.

In dit bestuurlijk overleg is de minister voorts voorgehouden, dat deze nieuwe golf van bezuinigingen niet zonder aantasting van het voorzieningenniveau kan plaatsvinden, waarbij ook de financiering van CVV projecten ter discussie komt te staan.

Immers de provincies hebben de afgelopen 5 jaar al circa 8,5% op het openbaar vervoer bezuinigd, waarbij de bodem van de mogelijkheden is bereikt.

Aan de minister is voorgesteld om een deel van de bezuinigingen op te vangen door een forse tariefsverhoging van het NVB (strippenkaart etc.) over de periode 2003 tot en met 2005.

De minister was echter niet gecharmeerd van extra tariefsverhogingen, omdat dit middel in de 2^e Kamer en richting burger gevoelig ligt.

De minister zal niettemin de tarieven met ingang van 1 januari 2003 met 5,5% verhogen, terwijl de ontwikkelingen van de loon- en prijsindex circa 4% bedragen. De tarieven worden dus met 1,5% extra verhoogd. Het budgettaire effect is 0,6%, omdat het aandeel van de opbrengsten landelijk circa 39% bedraagt en er sprake van vraaguitval is.

Het IPO heeft in samenwerking met de VNG een publiciteitsoffensief geopend en heeft de fracties van de 2^e Kamer bespeeld. Daarnaast zijn diverse persberichten uitgegaan.

De acties hebben ertoe geleid, dat het CDA met steun van de VVD, de LPF en SGP een motie heeft ingediend om de bezuinigingen in 2003 fors miljoen terug te brengen.

Daarnaast heeft de 2^e kamer aangedrongen voor extra middelen voor de financiering van de chipkaart. De betreffende moties zijn aangenomen en de minister heeft naar aanleiding hiervan een bijgestelde begroting ingediend.

Het beeld voor de korte termijn (2003) is aanvaardbaar. Een deel van de middelen is gevonden door een verschuivingen aan te brengen tussen de GDU en het openbaar vervoer. Weliswaar een sigaar uit eigen doos, maar de middelen werden anders in 2003 niet ingezet.

Met de toezeggingen over de chipkaart en enige creativiteit bij de aanbesteding daarvan in de komende jaren valt met de huidige voorstellen te leven.

Overigens kan als gevolg van de verkiezingen er voor 2004 weer een nieuwe situatie ontstaan, dat het beeld voor de komende jaren opnieuw verstoort.

De procentuele effecten van de bezuinigingsvoorstellen geven het volgende beeld:

	2003	2004	2005	2006	2007
Bezuinigingen cumulatief (oude voorstellen):	-5,5%	-8,5%	-9,5%	-9,0%	-7,0%
Na acceptatie moties (cumulatief):	-2,0%	-3,6%	-4,6%	-0,7%	+1,0%
Jaarlijks effect	-2,0%	-1,6%	-1,0%	+3,9%	+1,7%
Effecten extra tariefsverhoging NVB:	+0,6%	Pm	Pm	Pm	Pm
Extra middelen chipkaart	2	13	14	49	49

Toelichting:

1. Met de extra tariefsverhoging van +1,5% (effect 0,6%) zijn de bezuinigingen in 2003 goed op te vangen. Bovendien zijn inmiddels sluitende afspraken met de vervoerder gemaakt;
2. Voor wat betreft 2004 kan nu nog niet worden aangegeven wat de afspraken worden, maar met extra tariefsverhogingen per 1 januari 2004 kan de schade worden beperkt;
3. Daarnaast zullen de verkiezingen een rol spelen en zoals elk jaar eind 2003 een interessante discussie over de jaarlijkse bezuinigingen volgen.
4. Over de wijze, waarop de middelen voor de chipkaart moeten worden ingezet, moeten nog nadere afspraken worden gemaakt.

Voor een gedetailleerd overzicht van de bijgestelde begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt verwezen naar bijlage 1.

Samenvattend:

Het aanvankelijk aangekondigde zware weer heeft samenvattend de relatie met het ministerie onder grote druk gezet. De dossiers GDU+, het interdepartementaal onderzoek openbaar vervoer (IBO-OV) en de invoering van de chipkaart lopen mede daarom slecht.

Door de bijstelling van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de toevoeging van extra middelen voor de chipkaart is er een beduidend positiever beeld ontstaan. Voor 2004 zal er volgend jaar wel weer opnieuw een discussie worden gevoerd.

Ten opzichte van de bezuinigingsafspraken uit voorgaande jaren is het beeld praktisch gelijk gebleven. Na evaluatie van de reizigersontwikkelingen in 2003 zullen eind volgend jaar de gezamenlijke provincies opnieuw de noodzaak van de bezuinigingen met de minister moeten bespreken.

Voor de langere termijn vanaf 2005 is er in de rijksbegroting beperkt ruimte ingebouwd om nieuw beleid te ontwikkelen. Niettemin zal te zijner tijd de financiële ruimte moeten worden afgewogen tegen de voorgenomen investeringen in het openbaar vervoer.

Overigens wordt in IPO-verband de discussie met V&W gevoerd om meer integrale beleidsvrijheid te bedingen. Het ministerie voert nu een begrotingspolitiek, die de beleidsruimte voor provincies beperkt maakt.

Wat betekenen de bezuinigingen voor de provincie Utrecht?

De provincie Utrecht kan de bezuinigingen in 2003 zonder aantasting van de dienstregeling binnen het bestaande budget en de exploitatiereserves openbaar vervoer opvangen.

Met de laatste aanpassingen van de rijksbegroting is het mogelijk ook in 2004 en de jaren daarna de financiering van het openbaar vervoer rond te krijgen.

Dit is vooral te danken aan het stringente financieringsbeleid van de afgelopen jaren.

Vanaf 2004 en verder is het mogelijk door verdere kostenefficiëncy, extra tariefsverhogingen van het NVB en het realiseren van meer reizigers (marketing) de begroting sluitend te krijgen.

De provincie heeft met aanbesteding de mogelijkheid scherpe prijzen te bedingen.

Daarnaast ontvangt de provincie over de periode 2005 tot en met 2010 circa 12% aan extra middelen voor groei, die ook voor nieuw beleid kan worden ingezet.

Door de integratie van de netwerken van Amersfoort en BRU zijn er vanaf 2004 verdere efficiency mogelijkheden te behalen.

Een tekort op de provinciale begroting voor het openbaar vervoer wordt na bijstelling van de bezuinigingen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat niet meer voorzien.

Financieel overzicht provincie 2003 tot en met 2007 (inclusief CVV):

(Bedragen x 1000)	2003	2004	2005	2006	2007
Jaarlijkse bezuiniging (nieuwe situatie):	-2,0%	-1,6%	-1,0%	+3,9%	+1,7%
Budget provincie prijspeil 2002:	5.500	5.390	5.304	5.251	5.456
Integratie Amersfoort en BRU:	Pm	Pm	Pm	Pm	Pm
Jaarlijkse bezuiniging (abs.):	-110	-86	-53	+205	+93
	5.390	5.304	5.251	5.456	5.549
Effecten extra tariefsverhoging NVB:	+0,6%	Pm	Pm	Pm	Pm
Effect	+22	Pm	Pm	Pm	Pm

Afspraken vervoerder.

Aanvankelijk bedroegen de bezuinigingen -5,5%. Vooruitlopend op de definitieve afspraken met het Rijk is met connexxion afgesproken, dat zij daarvan -2% voor hun rekening namen.

Het is reëel dat de bezuinigingen op het budget van connexxion deels eventueel niet meer worden doorgevoerd. Dit afhankelijk van de uitwerking van de rijksbijdrage door het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De rest (3,5%) financierde de provincie uit de reserve openbaar vervoer, waarvan voorgesteld wordt deze nu voor 2004 in te zetten.