

Gevolgen bezuiniging BDU voor woningbouwopgave

Als het Rijk de bezuiniging op de Brede Doeluitkering (BDU) doorzet, zal dat leiden tot vermindering van het vervoeraanbod, juist op plaatsen waar de komende tijd woningbouwplannen zijn. De mogelijkheden voor de vervoerregio's zijn beperkt om openbaar vervoer aan te bieden op tijden en plaatsen waarop dit maatschappelijk gewenst is, maar waar de kosten niet volledig gedekt zijn door de reizigersinkomsten. Direct gevolg is dat er vertraging optreedt bij de realisatie van woningbouwprojecten in grote delen van de Randstad. Immers, minder OV-bediening betekent een slechtere business cases, daardoor minder woningen, duurdere woningen en een slechtere kwaliteit van woningen, en vertraging door juridische procedures als gevolg van een mindere planontwikkeling.

Bij de metropoolregio Rotterdam – Den Haag maakt de BDU-bezuiniging het bij in ieder geval 91.000 van de geplande nieuwe woningen onmogelijk om te zorgen voor voldoende OV-bediening. Bij de Vervoerregio Amsterdam gaat het om 212.000 geplande woningen (zie tabel). Onvoldoende OV-middelen betekent: géén goed openbaar vervoer, nooit of in ieder geval niet in de avonden en weekend. Daarnaast kan extra vervoervraag niet worden opgevangen met extra vervoeraanbod. Dat betekent: capaciteitsgebrek, waardoor reizigers niet vervoerd worden en dus geen openbaar vervoer hebben. Dat leidt er toe dat nieuwe bewoners veel afhankelijker worden van de auto. De business case van woningbouwplannen verslechtert (meer parkeerplaatsen nodig), meer autogebruik zorgt voor extra stikstofuitstoot en schept daardoor juridische onzekerheden. Voor zover woningbouwplannen al door kunnen gaan, zullen ze hierdoor substantiële vertraging oplopen.

Wanneer de BDU op het juiste niveau blijft en ook in de toekomst meebeweegt met de groeiende opgaven kunnen de vervoerregio's een significante bijdrage leveren aan de realisatie van de woningbouwplannen van het Kabinet.

Toelichting:

De bezuiniging die het Rijk heeft voorgenomen op de Brede DoelUitkering (BDU) aan de vervoerregio's in Amsterdam en Rotterdam/Den Haag zal onvermijdelijk pijnlijke gevolgen voor OV-reizigers hebben. Op 5 september 2024 hebben de vervoerregio's in een memo onderbouwd wat de gevolgen van een bezuiniging op de BDU zullen zijn: reizigerstarieven gaan omhoog terwijl gelijktijdig het voorzieningenniveau (het OV-aanbod) moet worden verminderd. 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. Door de combinatie van BDU bezuinigingen en achterblijvende indexatie zal ook de bijdrage aan knooppuntontwikkelingen en infrastructurele voorzieningen voor OV, fiets en auto, die noodzakelijk zijn voor het ontsluiten van nieuwe woningbouwlocaties in het geding komen.

De betaalbaarheid van het openbaar vervoer voor reizigers is een politiek en maatschappelijk buitengewoon gevoelig thema, omdat dit de bestaanszekerheid voor grote groepen inwoners (verder) onder druk zet. De bezuiniging op de BDU is dermate fors dat – aanvullend op de reguliere jaarlijkse tariefindexatie – alle reizigerstarieven minstens 12% extra stijgen. In deze berekening is nog geen rekening gehouden met derving: het effect dat door de tarievenverhoging reizigers afhaken. Minder reizigers = minder reizigersinkomsten = extra bezuinigingen nodig = nog minder reizigers etc.; een neerwaartse spiraal die maatschappelijk zeer ongewenst is. Door de verwachte derving zal er nog meer moeten worden geschrapt in het vervoeraanbod dan waar wij eerder vanuit gingen.

Het vervoeraanbod wordt jaarlijks vastgelegd in het vervoerplan dat de vervoerbedrijven maken, passend binnen de financiële en inhoudelijke randvoorwaarden van de vervoerregio's. Het vervoerplan probeert altijd een evenwicht te vinden tussen enerzijds het faciliteren van de vervoervraag en anderzijds het voorzien in de maatschappelijke behoefte aan openbaar vervoer, ook als die niet uitsluitend in reizigersaantallen kan worden uitgedrukt. Idealiter is de vervoervraag zo gelijkmatig mogelijk, zodat bussen, trams en metro's zo efficiënt en effectief mogelijk reizigers kunnen vervoeren. Op rustige momenten, zoals in de avonduren en op zaterdag- en zondagochtend, is de vervoervraag laag en is het dus financieel gezien niet interessant om openbaar vervoer aan te bieden. Op de drukste spitsmomenten is de vervoervraag hoog, maar als extra spitscapaciteit nodig is om deze reizigers vervoeren, dan leidt dit tot fors hogere kosten (extra personeel, materieel, infrastructurele uitbreidingen) voor een korte periode van de dag. Voor een zo efficiënt mogelijke exploitatie is het ideaal als een vervoerder zich kan richten op de drukkere momenten van de dag, maar zonder extra inzet op de alledrukste momenten. Maatschappelijk gezien is het echter gewenst dat er óók openbaar vervoer wordt aangeboden op rustige momenten én dat er extra capaciteit wordt ingezet op de momenten waarop de vervoervraag het hoogst is.

Dit geldt in algemene zin, maar in het bijzonder bij nieuwbouwlocaties. Daar zien we dat bij aanvang, als de eerste woningen worden opgeleverd, de vervoervraag nog te laag is voor een financieel gezonde exploitatie van een hoogwaardig OV-systeem. Echter, juist als mensen verhuizen, ontstaat er een moment waarop men zich oriënteert op de ideale wijze van verplaatsing; heeft men eenmaal een nieuw vervoerpatroon ontwikkeld, dan zal dit niet snel

wijzigen, ook niet als het OV-aanbod in de loop van de tijd verbetert. Niet voor niets willen vervoerregio's daarom direct na realisatie van woningbouw zorgen voor een aantrekkelijk OV-aanbod. Op verschillende locaties is het ook nodig dat mensen zo veel mogelijk gebruik maken van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld omdat parkeercapaciteit voor individuele auto's beperkt is. Als het OV door de BDU-bezuinigingen ontoereikend wordt, dan verslechtert de business case voor de woningbouwplannen vanwege extra benodigde parkeercapaciteit. Een slechtere business case betekent een lagere kwaliteit van woningen en vertraging van projecten. Bovendien kan extra vertraging optreden omdat stikstofnormen het niet toestaan dat de woningbouw leidt tot aanvullend autogebruik. Of ontbreekt de wegcapaciteit om het extra autoverkeer op te vangen. Woningbouwplannen zullen vaker langs de Raad van State moeten omdat de gehele planontwikkeling (ontsluiting van de wijken) onvoldoende is. Daarom is voor het faciliteren van de woningbouwopgave een hoogwaardig OV-systeem cruciaal vanaf dag 1. Financieel is dit onmogelijk te realiseren als de bezuiniging op de BDU onverhoopt doorgaat. Immers, juist bij nieuwbouwlocaties is de business case voor de exploitatie van het openbaar vervoersysteem vaak negatief.

Samen met onze vervoerbedrijven hebben we gekeken waar vervoerkundig gezien het vervoeraanbod moet worden door de BDU-bezuinigingen. Daarbij zien we dat veel woningbouwlocaties geraakt worden.

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

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

Bij zowel VRA als MRDH geldt voor de genoemde lijnen:

- Er is geen financiële ruimte voor het laten rijden van nieuwe lijnen, of deze rijden hoogstens in een minimumfrequentie (bijvoorbeeld een halfuurdienst op werkdagen overdag);
- Er is geen financiële ruimte om frequenties te verhogen, ook niet als dit door de stijgende vervoervraag (door extra woningen) nodig is. Dat betekent dus onzekerheid voor reizigers: zij kunnen er niet op kunnen rekenen dat zij met de eerstvolgende rit kunnen meereizen;
- De bediening in avonden en weekenden staat ter discussie, als de vervoervraag te laag is dan wordt deze geschrapt;
- Loopafstanden nemen toe en door het schrappen van lijnen vermindert het aantal verplaatsingsmogelijkheden naar andere bestemmingen.

Dit alles zorgt ervoor dat als de BDU-bezuiniging doorgaat, het openbaar vervoer voor deze woningbouwlocaties geen alternatief is. Veel meer dan waarmee in de huidige plannen rekening wordt gehouden, worden bewoners dan afhankelijk van hun privéauto. De business case van woningbouwplannen verslechtert (want er zijn meer parkeerplaatsen nodig), meer autogebruik zorgt voor extra stikstofuitstoot en schept daardoor juridische onzekerheden. Voor zover woningbouwplannen al door kunnen gaan, zullen ze hierdoor substantiële vertraging oplopen.