

Bestuursdienst
Onderwerp **Financieel perspectief openbaar vervoer per bus in Groningen en Drenthe**
Steller **Menno Oedekerk**



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk vermelden

Wij zijn met het
openbaar vervoer
bereikbaar,
buslijnen
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Telefoon (050) 3678446 Bijlage(n) 3

Ons kenmerk RO13.4027109

Datum **22 NOV 2013** Uw brief -

Uw kenmerk -

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

Geachte heer, mevrouw,

Aanleiding

Met deze brief informeren wij u over het financieel meerjarenperspectief van het openbaar busvervoer in de provincies Groningen en Drenthe. Wij zien dit perspectief door recente landelijke ontwikkelingen de komende jaren snel verslechteren. Dit zijn:

- de verdeling van de baten uit de Studenten-OV-kaart;
- rijksvoornemens om de systematiek voor de BDU-index te wijzigen.

Het OV-bureau Groningen Drenthe boekt in 2013 naar verwachting nog een ruim positief financieel resultaat, hoger dan begroot voor 2013. Voor 2014 verwacht het OV-bureau nog slechts een zeer licht positief financieel resultaat, lager dan begroot voor 2014. En vanaf 2015 wordt het beeld negatief. Het prognosetekort loopt (bij ongewijzigd beleid) in de jaren daarna verder op.

Leeswijzer

In deze brief lichten we als eerste de ontwikkelingen over de verdeling van de baten uit de Studenten OV-kaart en het rijksvoornemen om de systematiek voor de BDU-index te wijzigen toe en geven we een actuele meerjarenprognose gebaseerd op deze ontwikkelingen bij ongewijzigd beleid. Vervolgens wordt de reactie van het dagelijks bestuur van het OV-bureau ten aanzien van de Studenten-OV-kaart en de BDU-index gegeven. Tenslotte wordt het beoogde vervolgproces geschetst.

Verdeling baten Studenten-OV-kaart

Ongeveer 20% (in 2013 bijna €22 miljoen) van de inkomsten van het OV-bureau bestaat uit middelen uit het Studenten-OV-contract tussen het Ministerie van OC&W en de gezamenlijke vervoerders (NS, regionale spoorvervoerders, stadsvervoerders en streekvervoerders). Eind oktober jl. zijn de resultaten bekend geworden van het driejaarlijks onderzoek dat onderdeel vormt van het Studenten-OV-kaart-contract. Hieruit is gebleken dat studenten landelijk gezien in 2012/2013 ten opzichte van 2009/2010 ruim 10% minder met het streekvervoer reisden. Alle busvervoer in Groningen en Drenthe is hierin begrepen, inclusief het stadsvervoer in Groningen. Volgens de contractbepalingen betekent dit dat het ministerie van OC&W ingaande



4047844

2014 ruim 10% (plm. € 20 miljoen) minder uitkeert aan de gezamenlijke streekvervoerders. Tussen de streekvervoerders, verenigd in de VSS, zijn de spelregels dat deze inkomstenvermindering pondsgewijs wordt doorberekend naar de afzonderlijke concessiegebieden. Dit ongeacht de vraag waar zich precies de dalingen hebben voorgedaan. Het OV Bureau krijgt door het hoge aantal per bus reizende studenten in de stad dus geen groter aandeel.

De nieuwe SOV-verdeling heeft vanaf 2014 tot gevolg dat het OV-bureau ongeveer 10% van de SOV-inkomsten verliest. Dat komt neer op ongeveer jaarlijks € 2 miljoen euro structureel aan derving van opbrengsten.

BDU-index

De subsidiemiddelen die het rijk beschikbaar stelt aan provinciaal en regionaal verkeer- en vervoerbeleid, waaronder het stads- en streekvervoer, kennen hun basis in de zogeheten Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). In oktober 2013 hebben alle ontvangers van de BDU, dat zijn de 12 provincies en de 7 stadsregio's, van staatssecretaris Mansveld van I&M een brief ontvangen waarin zij het voornemen bekend maakt om geen indexering meer toe te passen op de BDU. Dit is anders dan de index die I&M lopende een begrotingsjaar van Financiën ontvangt.

De voorgenomen wijziging van de BDU-indexering betekent dat de provincies Groningen en Drenthe naar verwachting jaarlijks ongeveer 2-3% koopkrachtverlies oplopen om OV in te kopen. Bij gelijkblijvend budget kan het OV-bureau daardoor elk jaar minder busuren inkopen. Immers conform de landelijke afspraken, zoals die ook bij ons in de busconcessies zijn opgenomen, wordt de vergoeding aan de vervoerders per in te kopen busuur elk jaar verhoogd met de OV-index. Deze was over de afgelopen vijf jaar gemiddeld plm. 2,5%. Als aan de inkomstenkant de bedragen niet langer worden geïndexeerd, ontstaat een jaarlijks oplopend tekort. Uitgaande van ruim € 55 miljoen aan BDU-inkomsten vanuit de provincies Groningen en Drenthe komt 2-3% voor het OV-bureau elk jaar opnieuw neer op minstens € 1 miljoen extra koopkrachtverlies om OV in te kopen.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 7 november jl. is deze problematiek door de drie noordelijk provincies nogmaals onder de aandacht gebracht van de staatssecretaris van I&M. Ook wij hebben onze zorgen geuit.

Meerjaren prognose

In onderstaand overzicht is de meest recente financiële meerjarenprognose van het OV-bureau weergegeven (in miljoenen euro's), waarin beide geschetste landelijke ontwikkelingen zijn meegenomen, zonder nadere maatregelen.

ongewijzigd(e) beleid/situatie

	2013	2014	2015	2016	2017
exploitatiesaldo	4,0	0,2	-2,4	-5,6	-6,5
stand weerstands- en egalisatiecapaciteit 1/1	-0,8	3,2	3,4	1,0	-4,6
stand weerstands- en egalisatiecapaciteit 31/12	3,2	3,4	1,0	-4,6	-11,1

Reactie DB OV-bureau*Verdeelvraagstuk Studenten-OV-kaart, landelijk traject*

Vanuit Groningen en Drenthe wordt sinds begin 2012 aandacht gevraagd (zie ook onze brief van 22 februari 2012 met onderwerp Financiële situatie OV-bureau met kenmerk RO12.2964452) voor de verdeelsystematiek zoals de VSS die toepast, aangezien deze niet op regionale ontwikkelingen in vervoerprestaties is gebaseerd. Destijds is echter al ingezien dat een andere verdeelsystematiek een kwestie van lange adem zal blijken, omdat er naast winnaars ook verliezers zijn. Inmiddels is het verdeelvraagstuk wel actief geagendeerd binnen de VSS. Dit zal echter voor het OV-bureau naar verwachting op korte termijn geen soelaas bieden. Het voornemen van de minister van OC&W om de SOV-kaart om te zetten in een vervoerarrangement voor studenten vertraagt de discussie verder, omdat de verdeelsystematiek hierdoor van lagere prioriteit op de agenda van VSS is geworden.

Indexering BDU, landelijk traject

In reactie op de BDU-index-brief van de staatssecretaris hebben de provincies en de stadsregio's gezamenlijk aan de staatssecretaris (in afschrift aan de Tweede Kamer) laten weten dat zij haar dit voornemen met klem ontraden (zie bijlagen). Reden dat wij geen brief naar de staatssecretaris hebben gestuurd, is dat wij niet rechtstreeks BDU van het rijk ontvangen. In de brieven van de provincies is ons belang door de provincies behartigd.

In de betreffende brieven is overigens de brede problematiek van de financiering van het regionaal OV zichtbaar gemaakt (SOV-kaart, rode diesel, indexvraagstukken, opgelopen kosten van nationale eisen aan regionaal OV etc.) en is de staatssecretaris opgeroepen om tot heldere en werkbare financiële meerjarenafspraken te komen met de decentrale overheden. Vanuit individuele provincies zijn brieven met een vergelijkbare strekking gestuurd. De Staatssecretaris neemt rond de jaarwisseling een beslissing over de BDU-index.

Vervolg

Gegeven het bovenstaande, en met name ook vanwege het jaarlijks cumulerende koopkrachtverlies ten gevolge van het naar verwachting niet meer uitkeren van de BDU-index, ontstaat een financieel toekomstperspectief van jaar-in-jaar-uit minder rijksgeld voor openbaar busvervoer. Het dagelijks bestuur van OV-bureau Groningen Drenthe beschouwt een financieel gezonde bedrijfsvoering van het OV-bureau echter als een randvoorwaarde voor de gewenste vormgeving van het openbaar busvervoer in de provincies Groningen en Drenthe.

Het ligt in de rede eerst de definitieve beslissing van de staatssecretaris rond de BDU-index af te wachten alvorens besluiten te nemen hoe om te gaan met de hierboven geschetste toekomstige financiële positie van het OV-bureau. Mocht dit besluit negatief uitvallen dan leiden de landelijke ontwikkelingen in 2014 nog niet tot een tekort op de begroting van het OV-bureau. Daarom is het dagelijks bestuur van het OV-bureau van oordeel dat de reeds vastgestelde dienstregeling voor 2014 in beginsel in tact kan blijven. Wel acht het dagelijks bestuur van het OV-bureau de prognose van € 0,2 miljoen als resultaat voor 2014 (te) kwetsbaar. Vanaf 2015 lijkt het zeker noodzakelijk dat de kostendekkendheid van het openbaar busvervoer per bus in Groningen en Drenthe jaarlijks verder omhoog moet worden gebracht.

De komende maanden zal het OV-bureau onderzoeken en analyseren via welke lijnen bovenstaande opgave het best kan worden verwezenlijkt. Alle mogelijkheden om op efficiënter wijze hetzelfde voorzieningenniveau voor de reizigers te behouden, zullen worden nagegaan, evenals mogelijkheden om meer reizigersopbrengsten te realiseren. Pijnlijke keuzen kunnen wij echter – net zo min als alle andere provincies en stadsregio's - niet op voorhand uitsluiten. Graag bespreken wij op de bijeenkomst met u op 19 december a.s. over openbaar vervoer de hierboven geschetste ontwikkelingen en oplossingsrichtingen.

De uitkomsten van de inventarisatie krijgen hun nadere uitwerking in de begroting 2015. De ontwerpbegroting 2015 van het OV-bureau kunt u in april 2014 tegemoet zien. De definitieve begroting 2015 wordt vervolgens uiterlijk 1 juli 2014 vastgesteld door het algemeen bestuur van het OV-bureau.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

Bijlagen:

- Brief IPO/SKVV over financiering regionaal openbaar vervoer
- Brief provincie Groningen over wijziging indexsysteem BDU
- Brief provincie Drenthe over wijziging indexsysteem BDU



Postbus 66
2501 CB Den Haag

Interprovinciaal Overleg

BIJLAGE



Postbus 16107
2500 BC Den Haag

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
		SkVV 20131002 MOB 06568/2013	31 oktober 2013
Onderwerp			
Financiering regionaal openbaar vervoer			

Geachte mevrouw Mansveld,

Met interesse namen wij kennis van uw brief aan de provincies en stadsregio's over de afschaffing van de forfaitaire index van de BDU. Met dit schrijven willen wij de consequenties helder maken van deze en andere besluiten en voornemens met betrekking tot de financiering van het regionale openbaar vervoer. Deze consequenties zijn groot. Wij zouden daarom graag meerjarenafspraken met u willen maken over de financiering van het regionale openbaar vervoer.

Het regionale openbaar vervoer speelt een onmisbare rol in het waarborgen van de bereikbaarheid in ons land. In sommige corridors levert het een bijdrage van meer dan 50% in de modal split. Het zorgt ervoor dat steden niet verstopt raken en waarborgt de mobiliteit waar auto en fiets, om wat voor reden dan ook, niet gebruikt kunnen worden. Het regionaal openbaar vervoer is bovendien onmisbaar bij het voor- en natransport van reizigers die gebruik maken van de trein en is daarmee essentieel voor het faciliteren van 'van deur tot deur' transport.

Een van de doelstellingen die u gesteld heeft in de Structuurvisie Infrastructuur, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit is het verbeteren van de bereikbaarheid. In de Visie constateert u dat de mobiliteitsbehoefte de komende decennia verder zal toenemen. Om aan die behoefte te kunnen voldoen, zal ook een beroep worden gedaan op het regionale openbaar vervoer.

Het aanbod aan openbaar vervoer is het afgelopen decennium gegroeid. Tegelijkertijd is de kwaliteit sterk verbeterd: bussen en haltes zijn toegankelijk gemaakt voor mensen met een beperking, actuele reisinformatie is ingevoerd, veel materieel is voorzien van airconditioning. De efficiëntieslag die gemaakt is onder het opdrachtgeverschap van provincies en stadsregio's werpt op deze manier zijn vruchten af. Maar aan de efficiencygroei zit een grens. Het regionale openbaar vervoer is namelijk een zeer arbeidsintensieve sector. Meer dan 60% van de kosten van de vervoerbedrijven betreffen arbeid. Omdat op de langere termijn de lonen meer stijgen dan de inflatie, is het onvermijdelijk dat bij een gelijk blijvend aanbod het regionaal openbaar vervoer een kostenstijging kent die hoger is dan die inflatie. Bij aanbestedingen merken de provincies en stadsregio's het effect hiervan: de prijs per dienstregelinguur, de gebruikelijke kosteneenheid in het openbaar vervoer, gaat geleidelijk stijgen.

Inlichtingen bij : R. Klooster (IPO) / R. Meijer (SkVV)
Doorkiesnummer : 06 2890 1273 / 06 5354 9405
Bijlagen : geen

Landelijke Bijdrage Index

Vanaf 2011 is in nieuwe concessies en in een aantal bestaande concessies de 'landelijke bijdrage index' (LBI) opgenomen. Deze index voor de overheidsbijdrage gaat uit van de reële, door onafhankelijk onderzoek vastgestelde, kostenstructuur van de bedrijven en de daadwerkelijke stijging van die kosten. De index voor 2014 is berekend op basis van cijfers uit de Macro Economische Verkenningen en komt uit op circa 2,5%. Deze wijze van indexering hebben wij met de vervoerders afgesproken naar aanleiding van de landelijke stakingen in het openbaar vervoer in 2008. SkVV en IPO hechten sterk aan deze afspraak; hij past bij goed opdrachtgeverschap en bij een betrouwbare overheid. Met deze indexeringsafpraak zijn wij ook tegemoet gekomen aan een wens van uw ambtsvoorganger.

Bezuiniging op BDU

Bij de start van de BDU in 2005 is met de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat een bescheiden jaarlijkse groei van het budget afgesproken. Deze heeft in het eerste decennium van de 21^e eeuw ook plaatsgevonden, maar is in 2011 omgebogen in een forse bezuiniging. Deze korting loopt uiteindelijk op tot een structureel bedrag van circa € 175 miljoen per jaar. Voor de drie grote stadsregio's komt daar een bezuiniging van een kleine € 100 miljoen per jaar bovenop.

BDU-index lager dan kostenontwikkeling OV

De praktijk van de afgelopen jaren laat zien dat de door uw ministerie aan de decentrale overheden uitgekeerde index elk jaar lager is dan de kostenstijging in het regionaal openbaar vervoer. Het verschil bedraagt gemiddeld circa 1%. Het in het geheel niet meer indexeren zou, uitgaande van de kostenstijgingen van de afgelopen vijf jaar, een feitelijke daling van de BDU met circa 2,5% per jaar betekenen.

Afschaffen 'rode diesel' en verhoging van de gebruiksvergoeding op het spoor

Het achterblijven van de BDU bij genoemde LBI is niet de enige negatieve financiële ontwikkeling. Decentrale overheden die concessieverlener zijn voor regionaal spoor hebben ook extra kostenposten door de afschaffing van de 'rode diesel' en de verhoging van de gebruiksvergoeding op het spoor. De totale jaarlijkse extra kosten hiervan lopen in de miljoenen euro's. Ze betekenen een structurele kostenverhoging van verscheidene procenten.

Bezuiniging op studentenreisrecht

Ten slotte zorgt ook de voorgenomen bezuiniging op het de studentenreisrecht voor een forse inkomstenreductie voor de decentrale overheden en de regionale vervoerders. In sommige regio's bestaan de inkomsten van het openbaar vervoer voor vele tientallen procenten uit het studentenkaartcontract. De halvering van het beschikbare budget hiervoor bij het ministerie van OC&W heeft dan ook een enorme invloed op het totaal aan inkomsten voor het openbaar vervoer.

Consequenties

Het cumulerende effect van de genoemde financiële ontwikkelingen is dat de tekorten in het regionaal openbaar vervoer met het jaar groter worden.

Het kan helaas dan ook niet anders dan dat er keuzes gemaakt worden. Die keuzes kunnen zowel liggen op het vlak van het voorzieningenniveau (minder vervoer, maar ook minder innovatie) als op het gebied van tarieven (hogere prijzen). Tariefstijgingen kunnen niet de volledige oplossing bieden. Door vraaguitval vloeit bij een te grote stijging een deel van de voorspelde extra inkomsten weg. Op het gebied van het voorzieningenniveau zullen de klappen met name vallen in de landelijke gebieden, waar het openbaar vervoer geheel kan verdwijnen. In stedelijke gebieden zal

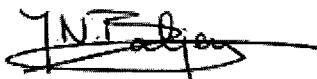
de frequentie achteruit gaan. Niet alleen doet dit de leefbaarheid geen goed, het schaadt ook de bereikbaarheid van en in de economische topregio's.

Het regionaal openbaar vervoer mag dan gedecentraliseerd zijn, de laatste jaren doen de Tweede Kamer en uw ministerie in toenemende mate een beroep op de stadsregio's en provincies om verbeteringen aan te brengen. Het gaat dan bijvoorbeeld om zaken betreffende toegankelijkheid, sociale veiligheid en chipkaart. Verbeteringen als het aanbrengen van een lift in een bus of een knop voor het inschakelen van een luidspreker op een halte kosten veel geld en hebben een beperkt rendement. Dat geldt ook voor het ontwikkelen van chipkaartproducten voor specifieke doelgroepen. Provincies en stadsregio's staan zeker niet op voorhand onwelwillend tegenover dergelijke wensen, maken lopen wel tegen de grens van hun financiële mogelijkheden aan. Om die reden willen wij graag de opgaven binnen het openbaar vervoer met u bespreken ten einde te komen tot reële meerjarenafspraken, waarbij de verwachtingen op de financiële mogelijkheden zijn afgestemd. Het is daarbij onontkoombaar dat alle facetten rondom het openbaar vervoer bespreekbaar zijn: financiering, tarifiering, voorzieningenniveau en toegankelijkheid.

Uit het bovenstaande mag duidelijk zijn dat de stadsregio's en provincies zich grote zorgen maken over de financierbaarheid van het regionale openbaar vervoer op de middellange termijn. Wij willen daarover graag met u het gesprek aangaan.

Afschrift van deze brief sturen wij naar de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer.

Met vriendelijke groet,
Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer



J.N. Baljeu
voorzitter

INTERPROVINCIAAL OVERLEG



J.W.R. van Lunteren
lid bestuur Vereniging IPO



provincie
groningen

BIJLAGE

bezoekadres: Martinikerkhof 12

postadres: Postbus 610
9700 AP
Groningen

algemeen telefoonnr: 050 316 49 11

algemeen faxnr: 050 316 49 33

www.provinciegroningen.nl
info@provinciegroningen.nl

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. de Directeur-Generaal Bereikbaarheid
drs. L.M.C. Ongering
Postbus 20.901
2500 EX DEN HAAG

Datum : - 5 NOV. 2013
Briefnummer : 2013-48.290/45/A.18, VV
Zaaknummer : 486679
Behandeld door : Ottjes, F.A.
Telefoonnummer : (050) 316 4847
Antwoord op : Brief van 21 oktober 2013 met kenmerk IENM/BSK-
2013/114205
Bijlage :
Onderwerp : Zienswijze met betrekking tot wijziging indexsysteem BDU

Geachte mevrouw Ongering,

Naar aanleiding van de nevenvermelde brief waarin de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu ons informeert over haar voornemen het systeem van forfaitaire indexering van de uitkering BDU verkeer en vervoer met ingang van de beschikking 2014 te wijzigen delen wij u het volgende mede.

De BDU verkeer en vervoer (verder kortweg BDU genoemd) is voor onze provincie een belangrijke doeluitkering om uitvoering te geven aan het verkeer- en vervoerbeleid in de regio. Ontwikkelingen in de afgelopen jaren hebben er inmiddels toe geleid dat deze jaarlijkse brede doeluitkering in onze provincie nagenoeg volledig benodigd is om een nog acceptabel voorzieningenniveau van openbaar vervoer in onze provincie in stand te houden. Dan gaat het om het stads- en streekvervoer per bus en om het regionaal spoorvervoer. Voorzieningen waar wij noodzakelijkerwijs de afgelopen jaren al ingrijpende bezuinigingen op hebben moeten doorvoeren.

Van betekenis voor bijvoorbeeld de verbetering van de verkeersveiligheid of de bevordering van het fietsverkeer is de BDU inmiddels al niet meer. Net als voor 2013 is voor 2014 er om budgettaire redenen binnen de uitkering voor Groningen geen mogelijkheid meer om beroep te doen op een subsidie in dat kader. Wij betreuren dat en met ons de 23 gemeenten verenigd in het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen. Dit heeft een grote invloed op het investeringsniveau voor wat betreft infrastructuurmaatregelen op deze deelterreinen van beleid met alle ongewenste gevolgen van dien. Net als gemeenten kunnen ook wij dit gemis aan BDU-subsidie niet opvangen uit eigen middelen.

De voorgenomen bezuiniging in de vorm van een wijziging van het indexsysteem BDU die niet alleen mogelijk in de praktijk zal uitkomen op 0%, maar bovendien in negatieve zin cumulatief sterk zal doorwerken naar de toekomstige jaren, zal in de Groninger situatie daarom vooral zijn weerslag vinden bij het openbaar vervoer. Een in onze ogen primaire voorziening die van groot belang is voor de dun bevolkte gebieden in de regio waar het voorzieningenniveau sowieso al onder druk

GEDEPUTEERDE STATEN



staat vanwege krimp, vergrijzing en ontgroening. Een primaire voorziening die verder van betekenis is voor de bereikbaarheid van het stedelijke gebied met haar concentraties van voorzieningen waarbij de Regio Groningen-Assen (in- en externe bereikbaarheid) een zeer belangrijke plaats inneemt.

De onlangs herijkte bereikbaarheidsstrategie voor deze regio laat nog eens zien welke belangrijke rol is weggelegd voor het openbaar vervoer. Met het doorzetten van het voornemen komt er grote druk te staan op de onlangs herijkte bereikbaarheidsstrategie voor deze regio waar juist het openbaar vervoer een zeer prominente en daarmee onmisbare plaats inneemt.

Nu en in de komende jaren worden in deze regio alsook daarbuiten samen met de rijksoverheid fors geïnvesteerd in infrastructurele maatregelen ten behoeve van het openbaarvervoer. Dan hebben wij het over diverse RSP-projecten zoals de Knoop Groningen, de extra sneltrein Groningen-Leeuwarden snelheidsverhoging trein Groningen-Bremen, de Facelift stations, de aanleg busstations en transferia etc. Ook wordt er geïnvesteerd vanuit Beter Benutten.

Gezamenlijke inzet hierbij is te bewerkstelligen dat de groei in het openbaar vervoer doorzet. Er moeten dan wel financiële middelen zijn beschikbaar zijn om bussen en treinen te kunnen laten rijden.

Ook zonder aantasting van de BDU-index lopen wij reeds tegen forse problemen aan. Problemen die niet alleen voortvloeien uit eerder opgelegde gefaseerde rijksbezuinigingen op de hoogte van deze uitkering zelf, maar ook het gevolg zijn van de indices die op basis van landelijke afspraken in de meerjarige concessies met onze vervoerders zijn opgenomen. Indices die een relatie hebben met de kostenontwikkeling in het openbaar vervoer die zoals bekend belangrijk hoger uitvallen dan de BDU-index. Het afschaffen van de zogeheten 'rode diesel' en de verhoging van de gebruikersvergoeding op het spoor maken die problemen alleen maar groter om maar te zwijgen over de impact die de aantasting van de BDU-index zal veroorzaken.

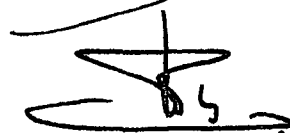
Het is voor de goede orde een illusie te veronderstellen dat wij de financiële implicaties die samenhangen met de aantasting van de BDU-index kunnen opvangen door het doorvoeren van efficiencymaatregelen in het openbaar vervoer. Dergelijke maatregelen zijn in de afgelopen jaren noodzakelijkerwijs al doorgevoerd, hetgeen ons niet altijd in dank is afgenomen. Nu komen andere maatregelen in beeld waarbij moet worden gedacht aan verstrekkende maatregelen op het gebied van het voorzieningenniveau al dan niet in combinatie met het verhogen van de tarieven. Wij vinden dergelijke ingrepen volstrekt onacceptabel en dringen er dan ook met nadruk op aan het huidige BDU-indexsysteem ongemoeid te laten. Sterker nog, wij dringen er op aan dat de BDU-index gelijk wordt getrokken met de OV-index zoals die in gezamenlijkheid tot stand is gekomen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:



, voorzitter.



, secretaris.

BIJLAGE

Aan:
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. de Directeur-Generaal Bereikbaarheid
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG



Assen, 1 november 2013
Ons kenmerk 44/EOMC/2013008079
Behandeld door de heer S.G. Bijleveld (0592) 36 59 48
Uw kenmerk I&M/BSK-2013/114172
Onderwerp: Zienswijze wijzigen index systeem BDU

Geachte mevrouw Mansveld,

In uw brief van 21 oktober 2013 (kenmerk I&M/BSK-2013/114172) informeert u ons over de voorgenomen wijziging van het indexsysteem voor de Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer. Hoewel wij er mee bekend zijn dat uw Ministerie de afgelopen jaren de indexering van de BDU voornamelijk uit eigen budgetten heeft aangevuld, betreuren wij de keuze om vanaf 2014 alleen nog uit te gaan van de indexering van het ministerie van Financiën. Met deze brief dienen wij dan ook een zienswijze in op uw voornemen.

Wij hebben begrepen dat de indexering door het ministerie van Financiën zeker een procentpunt lager ligt dan de jaarlijkse (forfaitaire) indexering van de BDU die wij de afgelopen jaren hebben ontvangen. Daarnaast constateren wij dat deze forfaitaire index al sterk afwijkt van de zogenaamde OV-index die naast de stijgende lonen en prijzen in het openbaar vervoer ook rekening houdt met de ontwikkeling van de brandstofprijzen. Dit is dan ook de reden dat de exploitatie van het openbaar vervoer een steeds groter deel van het totale BDU budget voor Drenthe is gaan innemen. Het aandeel is de afgelopen drie jaar opgelopen van 70 procent naar ruim 80 procent. Nabije ontwikkelingen rondom de gewijzigde indexering en hertelling van de studentenkilometers OV zullen deze trend in een plattelandsprovincie als Drenthe versterken.

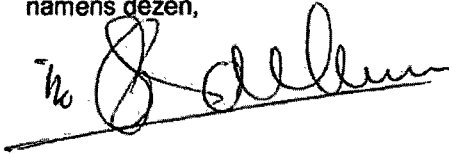
Door de toenemende kosten van het openbaar vervoer en de korting in de BDU bijdrage verwachten wij dat wij op termijn onvoldoende middelen beschikbaar hebben om op een adequate wijze invulling te geven aan al onze taken zoals benoemd in de Planwet Verkeer en Vervoer. Financiering van beleidsonderdelen waarvoor de BDU oorspronkelijk ook is bedoeld, zoals cofinanciering van regionale infrastructurele projecten en projecten op het gebied van duurzaam veilig (gedrag en educatie), staan hiermee onder druk.



Uiteraard zijn wij altijd bereid een nadere toelichting te geven op deze zienswijze.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,
namens dezen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. A. D. van Nieuwpoort', written over a horizontal line.

drs. M.-A.D. van Nieuwpoort,
manager Economische Ontwikkeling, Mobiliteit en Cultuur

mb/coll.