



# Alternatieve bekostiging en financiering

## Toekomstbeeld OV

Oktober 2018



## Dit document

In opdracht van de 'OV & Spoortafel' zijn mogelijkheden voor alternatieve bekostiging en financiering van de toekomstige OV-opgaven in kaart gebracht. Voorliggend document is het resultaat van een 'vrije zoektocht' naar alternatieve vormen van bekostiging en financiering. Het gaat nadrukkelijk om zoekrichtingen en een verkenning van mogelijkheden.

## Inhoud

1. Urgentie
2. Baathebbers
3. Bekostigen vs. financieren
4. Alternatieve manieren van bekostiging
5. Haalbaarheid en realiseerbaarheid





Vertrek	Station / Opmerkingen	Spoor	Trein	© 10:17
10:04	Beverwijk via Sloterdijk, Haarlem	1	Sprinter	
10:17	Paris-Nord via Rotterdam C., Amstelveen C., Brussel Z./Midi	15 <sup>a</sup>	Thalys	+5 minuten
10:17	Rotterdam Centraal via Dordrecht, Blijden Aank., Breukelen, Woerden	4 <sup>b</sup>	Sprinter	
10:19	Uitgeest via Sloterdijk, Zaandam	10 <sup>a</sup>	Sprinter	
10:19	Zandvoort aan Zee via Sloterdijk, Haarlem	2 <sup>b</sup>	Sprinter	
10:22	Amerfoort via Weesp, Naardon-Bussum, Hilversum, Baarn	11 <sup>a</sup>	Sprinter	
10:23	Nijmegen via Amsterdam Amstel, Utrecht C., Ede-Wageningen	5	Intercity	

# 1. Urgentie





## Urgentie: huidige OV-systeem loopt tegen grenzen aan\*

- Goede bereikbaarheid en mobiliteit cruciaal om Nederland tot meest concurrerende, leefbare en duurzame landen in de wereld te laten behoren.
- Huidige inrichting van OV-systeem is onvoldoende toekomstbestendig om deze ambitie waar te maken.
- Zowel op de weg als op het spoor loopt het systeem op een aantal plaatsen aan tegen capaciteits- en kwaliteitsgrenzen.
- In bepaalde gebieden is de vraag naar mobiliteit beperkt en het OV steeds lastiger te financieren.

# Urgentie: ambitie Toekomstbeeld OV\*



De ambitie van het Toekomstbeeld OV is om samen te werken aan duurzame mobiliteit en bereikbaarheid ten einde:

- Concurrentiekracht van Nederland vergroten en nog aantrekkelijker maken om te werken en te leven.
- Gezondheid en leefbaarheid verbeteren door ons duurzaam te verplaatsen, efficiënt om te gaan met schaarse ruimte en slim te verstedelijken.
- Sociale cohesie te versterken door alle landsdelen en rustiger gebieden vitaal, ontsloten en met elkaar verbonden te houden.



## Urgentie: middelen beperkt en begrensd

- Voor de opgave en geformuleerde ambitie beperkte middelen beschikbaar bij reguliere bekostiging.
- Beschikbare middelen en vrije beleids- en investeringsruimte staan onder druk.
- Andere benadering nodig bij het zoeken naar bekostiging.

# Opgave verstedelijking\* is fors, ook buiten de randstad

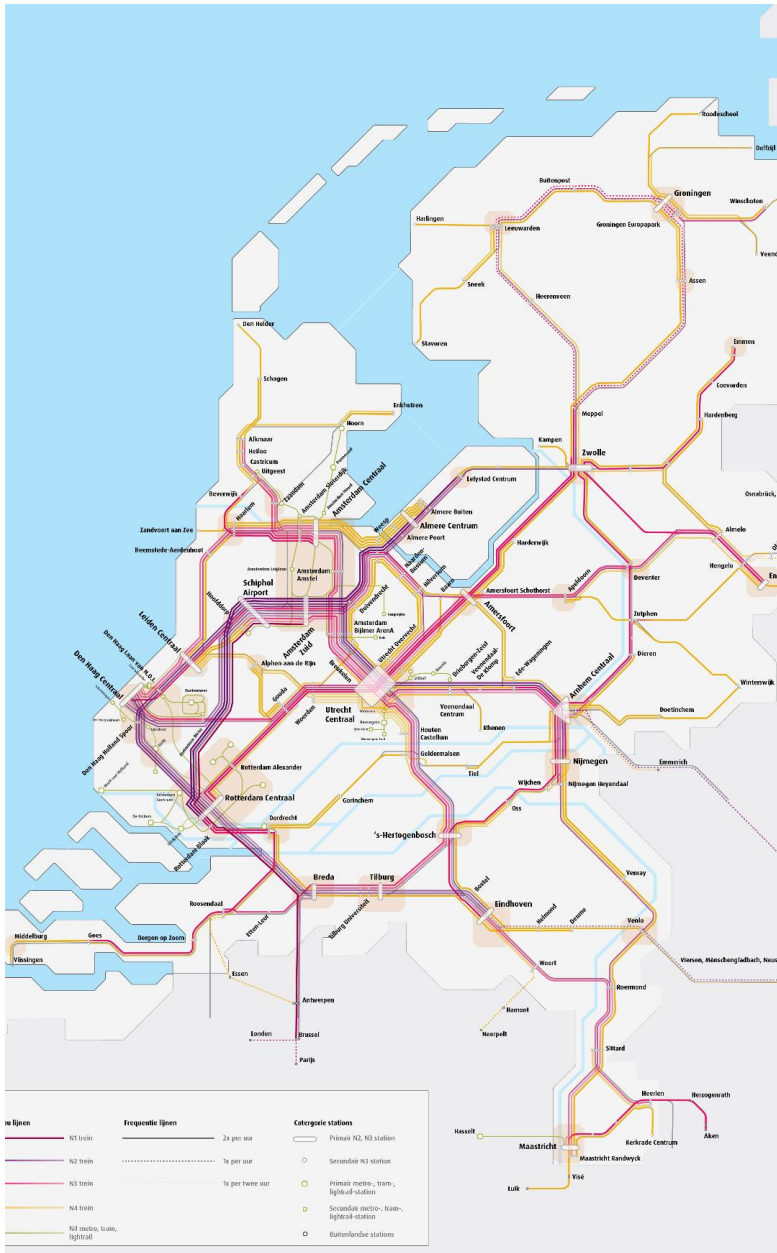
Woningopgave	2018 – 2040/2050
	COROP WLO gem.
Noordelijke Randstad	219.000
Midden-Nederland	145.000
Zuidelijke Randstad	218.000
Landsdeel Zuid	153.000
Noord-Nederland	39.000
Oost-Nederland	179.000
<b>Totaal Nederland:</b>	<b>953.000</b>

- Woningopgave WLO laag: ca. 330.000 (35% van het gemiddelde)
- Woningopgave WLO hoog: ca. 1.675.000 (175% van het gemiddelde)
- Woningopgave WLO gemiddeld: 953.000
- Aanname verdeling  
bestaand stedelijk gebied vs daarbuiten
  - Randstad: 400.000 vs 150.000
  - Andere landsdelen: 160.000 vs 240.000



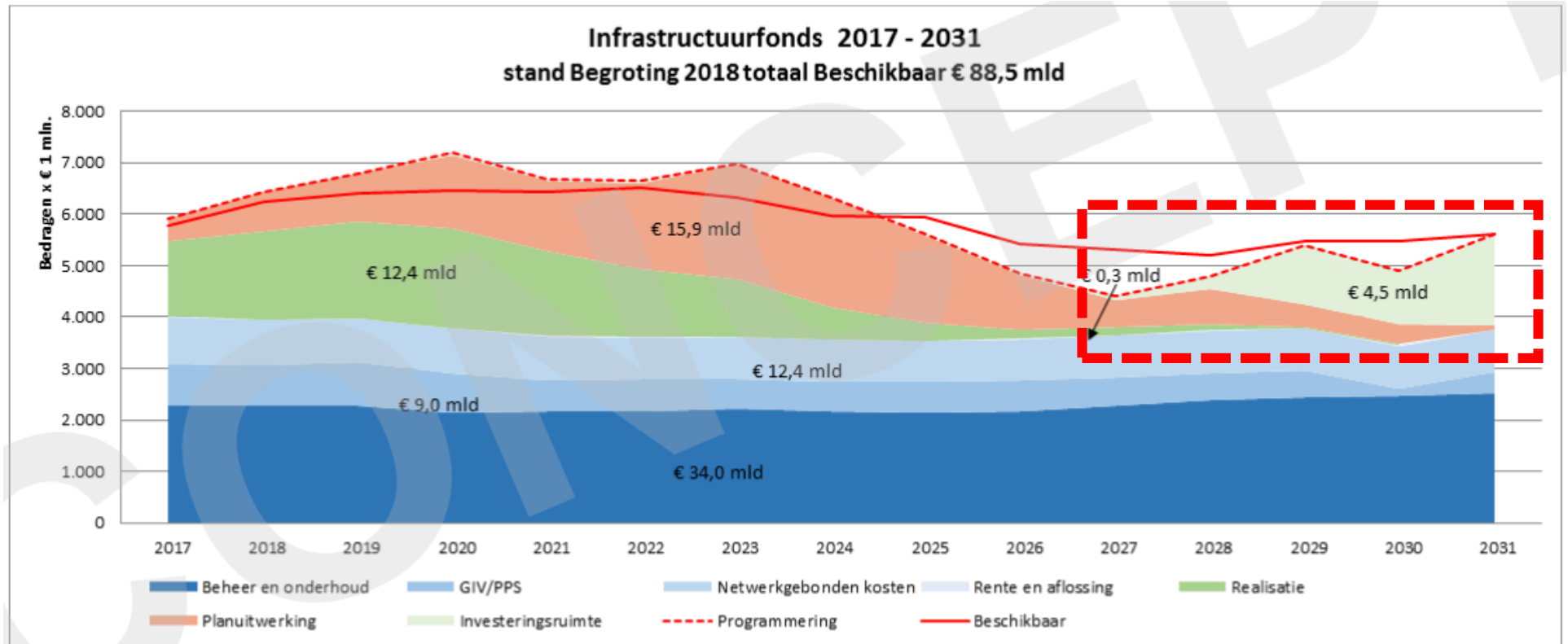
# Investeringsopgave voor ambities OV potentieel groot

- Bandbreedte lange termijn netwerkuitwerking  
Toekomstbeeld OV voor de periode  
2030-2040 → 3-15 miljard\*
- Investeringsniveau dient bij uitwerking niet te  
beperkend te werken



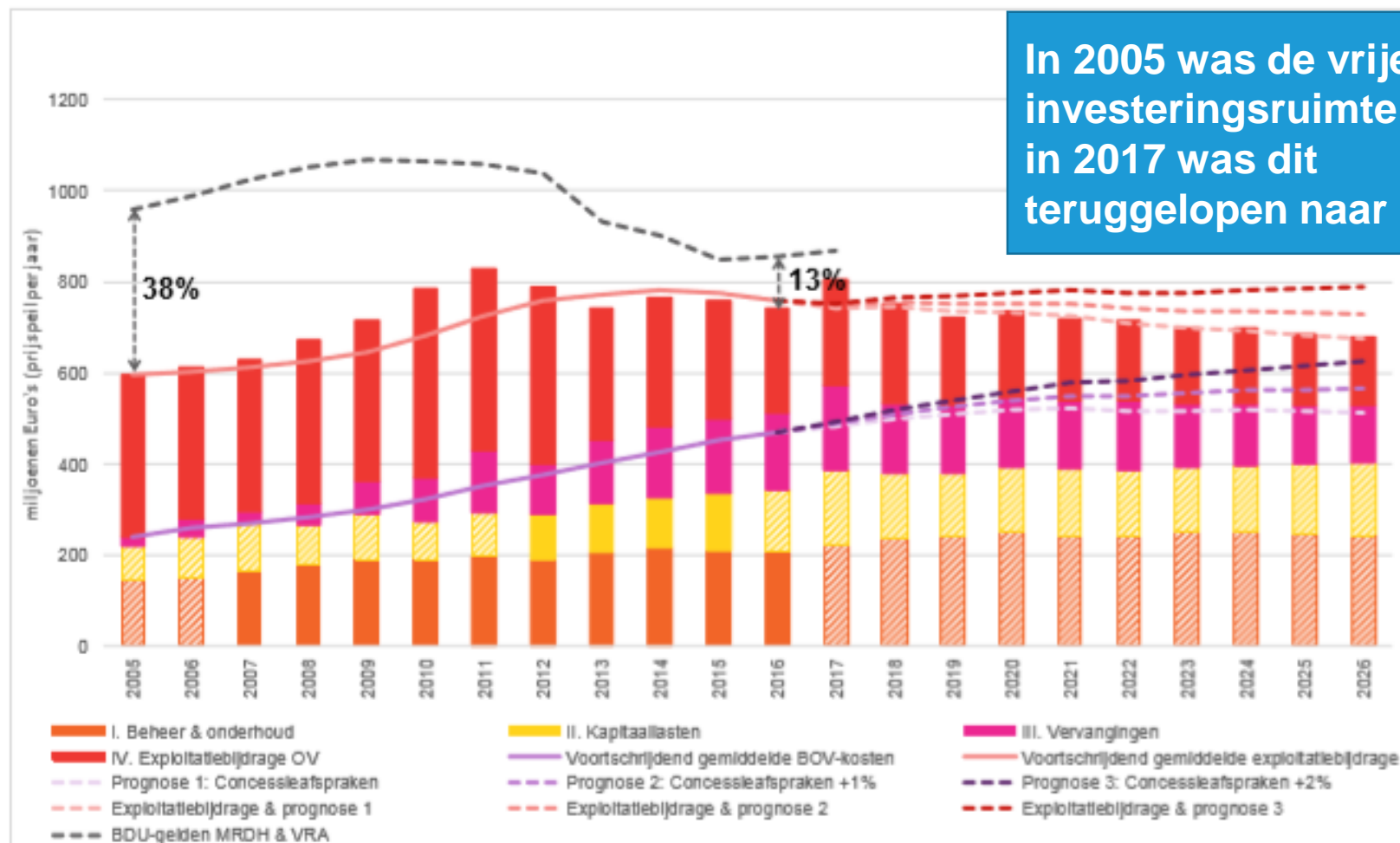


# Reguliere middelen onvoldoende en laat beschikbaar



- Middelen infrastructuurfonds tot 2028 belegd
- Toekomstige vrije investeringsruimte infrastructuurfonds beperkt en onder druk
- Minder aanvullende middelen om te investeren in bereikbaarheidsopgaven\*

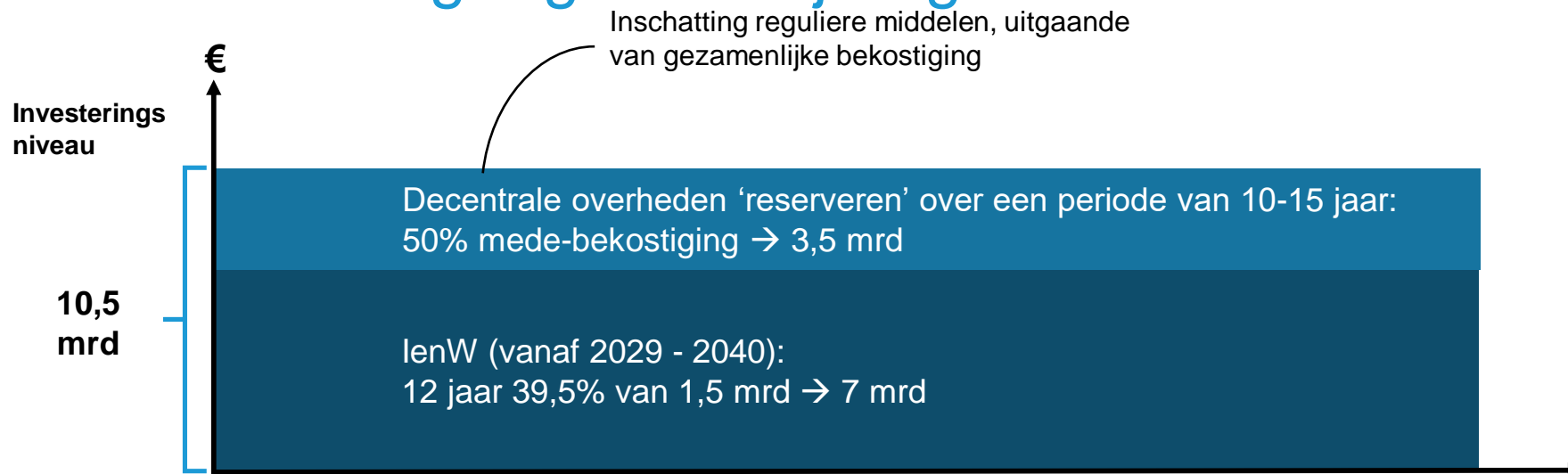
# Vrije investeringsruimte BDU-gelden onder druk



In 2005 was de vrije investeringsruimte 38%, in 2017 was dit teruggelopen naar 13%

Ontwikkeling BDU-gelden in de periode 2005 – 2026 voor vervoerregio MRDH en VRA\*

# Grove inschatting reguliere bijdragen overheden



- Het Infrastructuurfonds wordt vanaf 2030 vervangen door het Mobiliteitsfonds (MF).
- Wanneer de *huidige* jaarlijkse aanvulling aan het Mobiliteitsfonds wordt voortgezet, geldt dat in de periode 2029-2040 jaarlijks 1,5 mrd beschikbaar is in het MF. In de wetenschap dat de spelregels van het Mobiliteitsfonds nog moeten worden vastgesteld, is ten behoeve van deze exercitie aangehouden dat 40% ofwel 7 mrd voor OV\* beschikbaar is.
- Ook is aangenomen dat in een periode van 10-15 jaar decentrale overheden additioneel ca. 50% van dat bedrag genereren, ofwel 3,5mrd.
- Vanwege onder andere de druk op de Rijksmiddelen en de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds is het tot 2040 1-op-1 doorzetten van de 'jaarlijkse reservering middelen Rijk en decentrale overheden' onzeker.

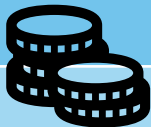









## 2. Baathebbers



# Baathebbers voor een betere bereikbaarheid/OV-systeem

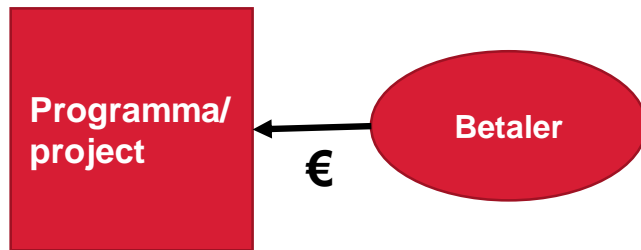
Categorie	Baathebber	Bekostigingsbron*
	Europa	EU gelden/subsidies
	Nederland	Rijksmiddelen/mobiliteitsfonds
	Regio's & landsdelen	Regionale middelen/BDU
	Gemeenten	Gemeentelijke middelen
		Ontwikkelaar nieuw vastgoed (locatiegebonden)
	Ontwikkelaar nieuw vastgoed (generiek)	GREX/VEX/vaste afdracht
	Bezitter bestaand vastgoed (locatiegebonden)	OZB
	Bezitter bestaand vastgoed (generiek)	OZB/heffing
	(OV-)gebruiker	OV-ticket/abbonement
	Vervoerder	Exploitiemiddelen
	Automobilist / vrachtovervoerder	Regionale en stedelijke weg- en parkeerheffingen
	Andere ideeën	



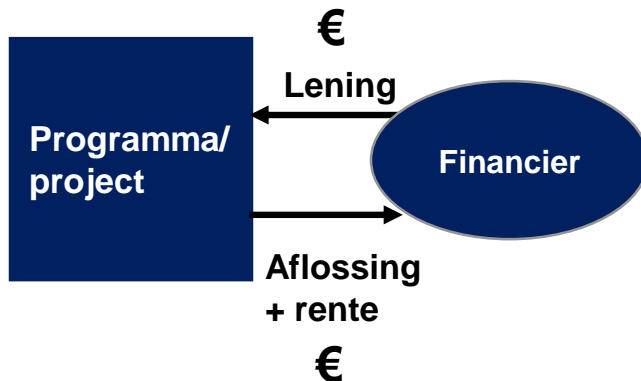
### 3. Bekostigen vs. financieren



# Bekostigen vs. financieren



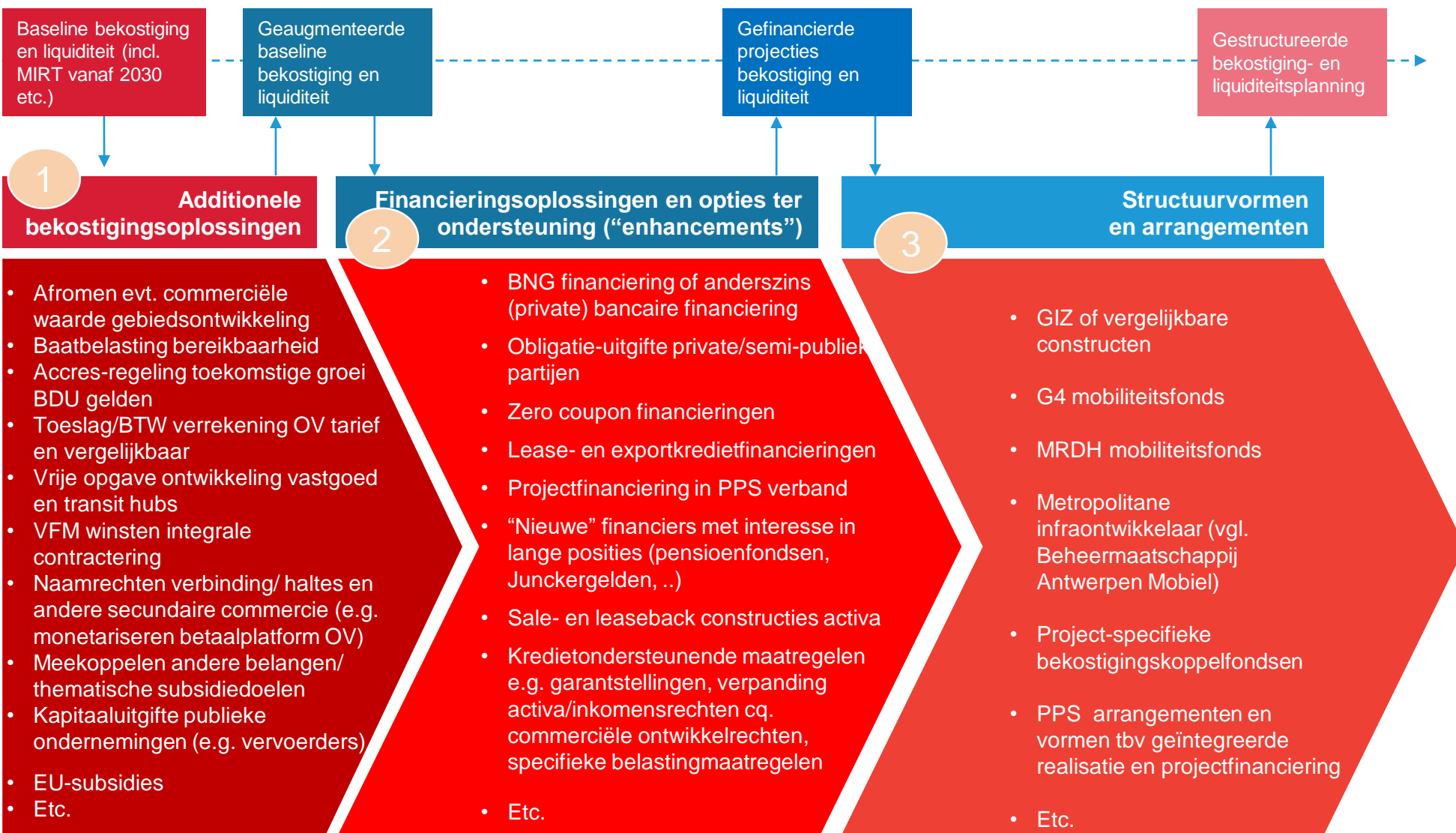
**Bekostiging:** een partij neemt de kosten van de investering voor zijn rekening. Bij publieke bekostiging worden de kosten gedragen door de publieke sector, bij private bekostiging komen de kosten ten laste van bedrijven en / of gebruikers.



**Financiering:** tijdelijk ter beschikking stellen financiële middelen tegen een rentevergoeding om na verloop van tijd te worden afgelost.

Bij onrendabele projecten of een gebrek aan publieke middelen is financiering geen alternatief voor bekostiging. Uiteindelijk moet 100% van het project bekostigd worden.

# Overzicht: bekostiging, financiering en arrangementen





## 4. Alternatieve manieren van bekostiging



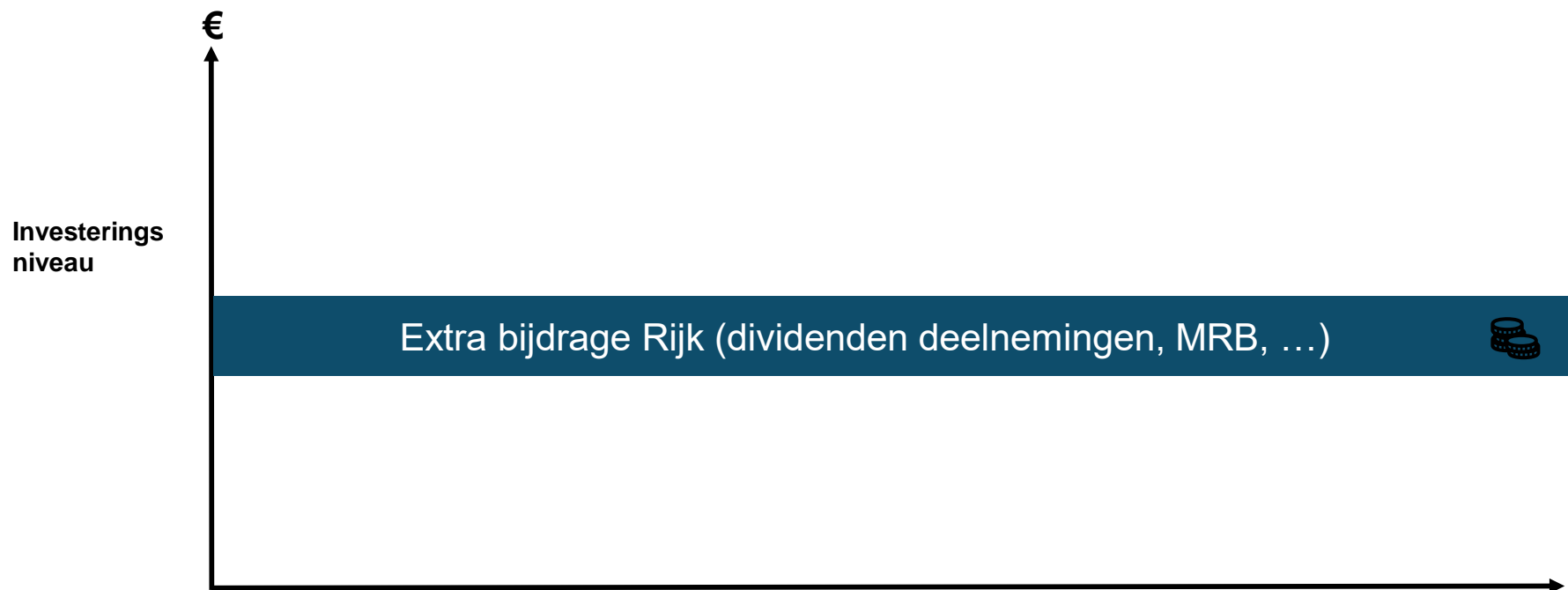
# Bouwstenen alternatieve bekostiging

<b>Reguliere bijdragen overheden</b>	
<b>Extra bijdrage Europa (EU gelden, subsidies, ...)</b>	
<b>Extra bijdrage Rijk (dividenden deelnemingen, MRB, ...)</b>	
<b>Extra bijdrage provincies (opcenten, verkoop bezit, ...)</b>	
<b>Extra bijdrage gemeenten (accres-regeling, verkoop bezit, ...)</b>	
<b>Nieuwe gebiedsontwikkeling (via GREX/VEX)</b>	
<b>Bijdrage bestaande woning/bedrijf (bereikbaarheidsheffing)</b>	
<b>Bijdrage uit exploitatie OV</b>	
<b>Bijdrage uit exploitatie automobilist / vrachtvervoerder</b>	
<b>Andere ideeën...</b>	

# Bouwstenen alternatieve bekostiging: uitgangspunten

- Bouwstenen zijn exploratieve zoekrichtingen. Bouwstenen zijn globaal doorgerekend op 'potentie'. M.a.w. "als dit de richting is, dan is de potentie ... voor dekking van OV-investeringen".
- Hierbij is volgende redenering gebruikt:
  - Eerst is de totale potentie van een bouwsteen op hoofdlijnen berekend.
  - Vervolgens is het aandeel daarvan voor OV bepaald. Daarbij is het uitgangspunt gehanteerd dat ca. 40% van de bekostigingspotentie kan worden aangewend voor OV\*.
- De bouwstenen behoeven nadere uitwerking. Bovendien vraagt de toepassing van de bouwstenen om maatwerk per situatie/gebied (verschil stedelijk/landelijk, verdichtingsmogelijkheden, mate van groei, bestaande situatie OV/parkeren, etc.).

# Extra bijdrage Rijk (MRB, dividenden deelnemingen,...)



Toelichting bouwsteen en potentie:

- Inkomsten Rijk motorrijtuigenbelasting (MRB): ca. 4 mrd. Verhoging met 10% leidt tot totale opbrengst van 6 mrd in 15 jaar. Aandeel OV\*: 2,4 mrd.
- Allocatie (deel) concessievergoedingen (voor NS ca. 1,2 mrd\* in 15 jaar) en (deel) dividenden mobiliteitsgerelateerde deelnemingen (NS, Schiphol, Havenbedrijf Rotterdam). Ter illustratie: tussen 2011 en 2016 is gemiddeld 177 mln per jaar uitgekeerd vanuit deze drie aan de staat.

# Extra bijdrage provincies (opcenten, verkoop bezit, ...)

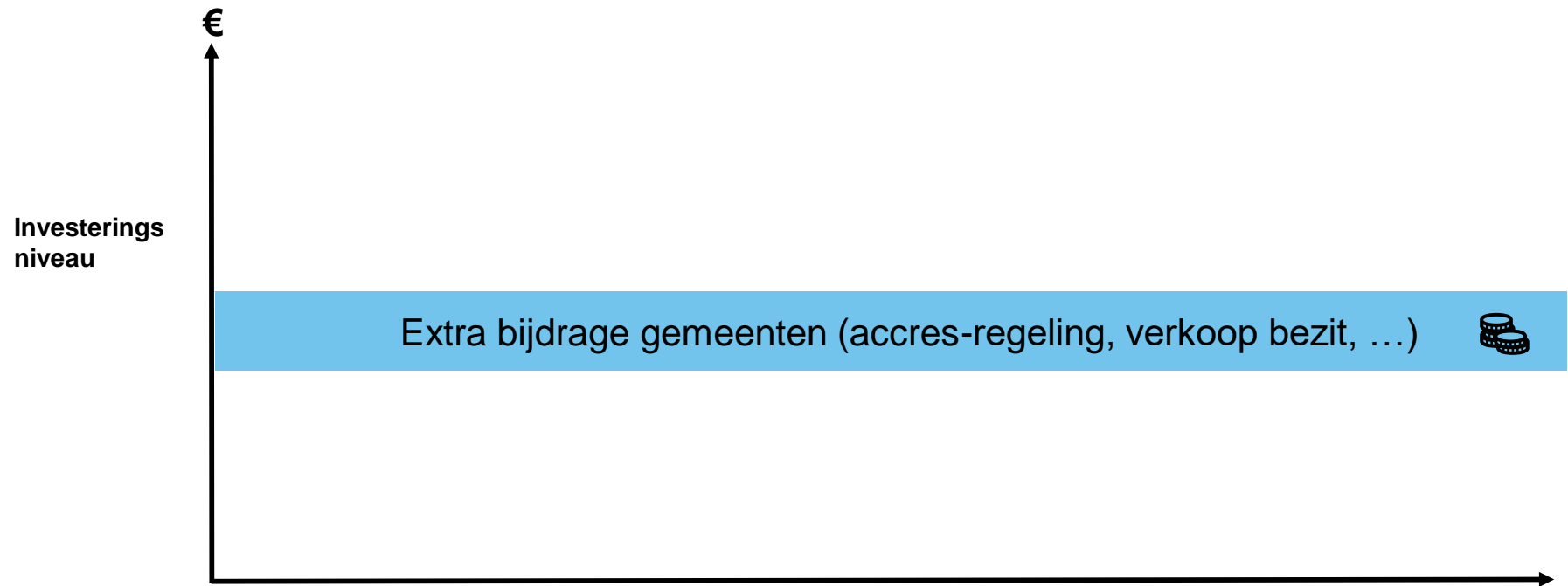


Toelichting bouwsteen en potentie:

- Inkomsten Provincies 'opcenten MRB': ca. 4 mrd. Ophogen opslagruimte tot 90% levert 200 mln per jaar op. Dit is 3 mrd in 15 jaar. Aandeel OV\*: 1,2 mrd.
- Éénmalige opbrengsten deelnemingen (energie) bestemmen voor investeringen. PM

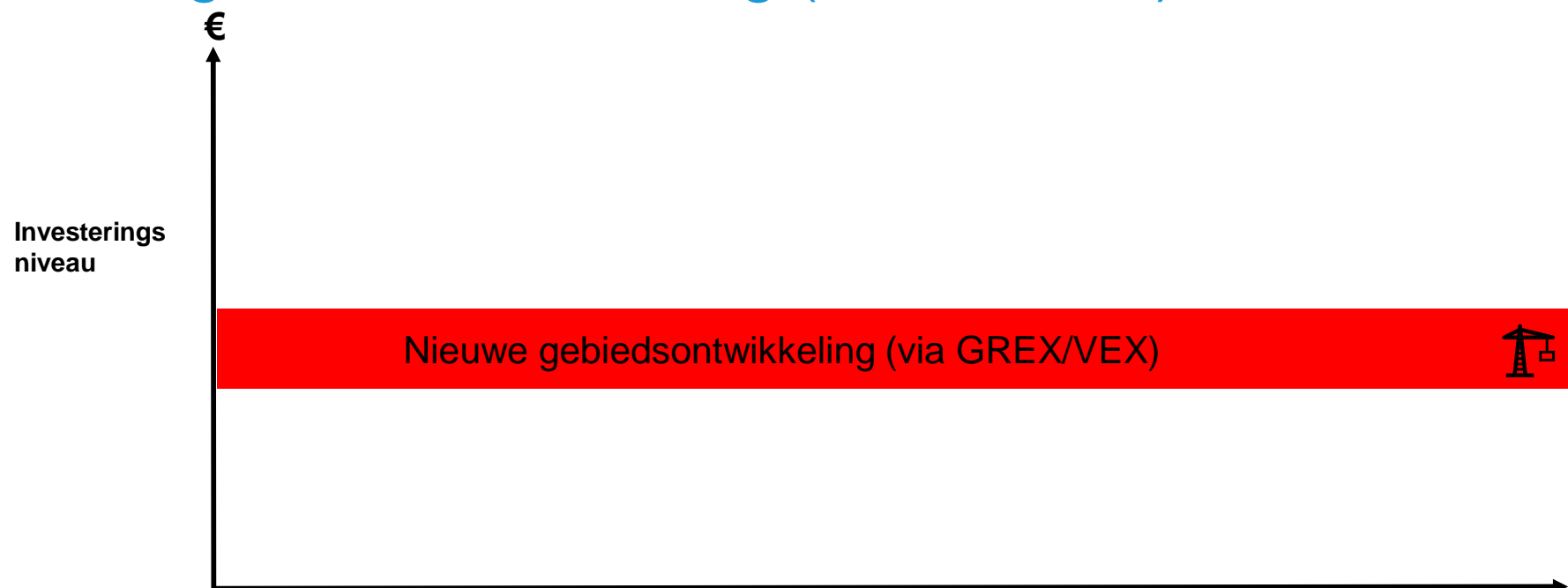


# Extra bijdrage gemeenten (accres-regeling, verkoop bezit, ...)



- Accres-regeling (jaarlijkse reservering *extra groei gemeentefonds*): ca. 12,5% van extra toename bestemmen voor bereikbaarheid.
  - Potentie G4-regio's: 0,75 mrd in 15 jaar, uitgaande van 400.000 extra woningen in bestaand stedelijk gebied.
  - Potentie landelijk: ca. 1.1 mrd uitgaande van 560.000 woningen in bestaand stedelijk gebied.
  - Aandeel tbv OV\*: 0,7 mrd.

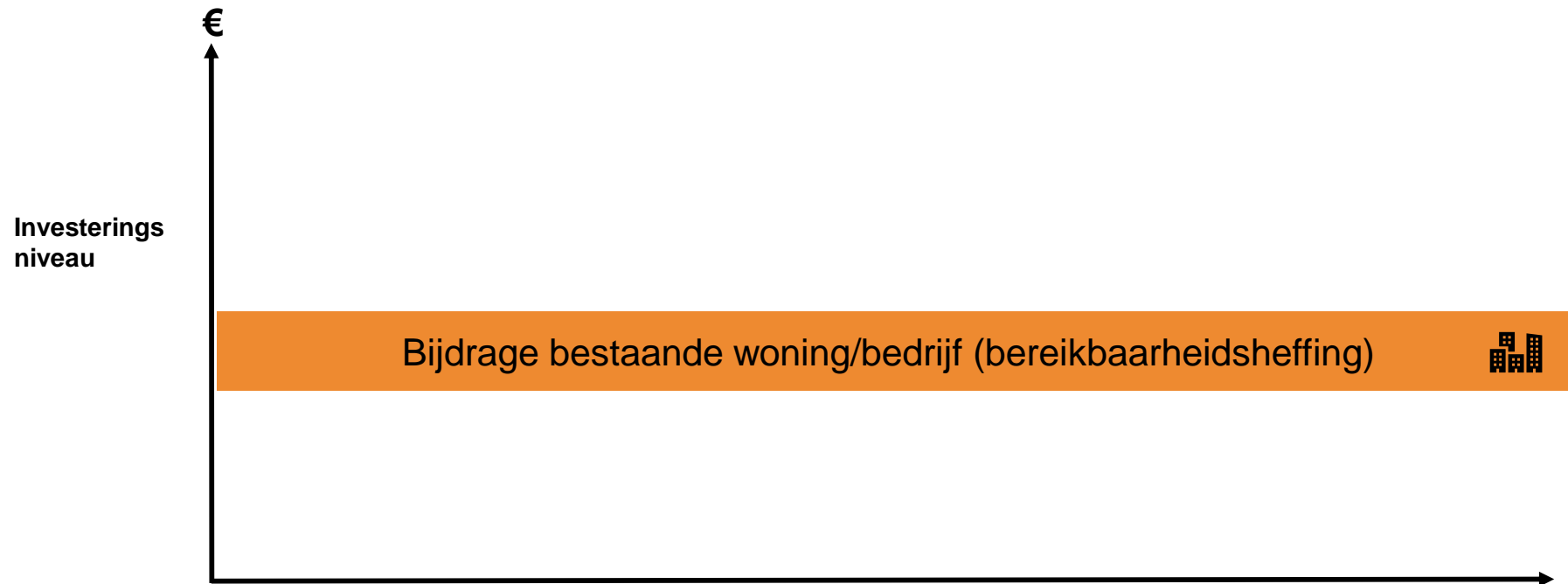
# Nieuwe gebiedsontwikkeling (GREX/VEX)



Toelichting bouwsteen en potentie, hiervoor zijn twee vormen verkend:

1. Vast bedrag per nieuwe woning als bijdrage aan (OV-)bereikbaarheid. Potentie: 2,8 mrd (560.000 woningen / € 5.000 per woning). Aandeel\* t.b.v. OV: 1,1 mrd.
2. Verlagen parkeernorm (van ca. 1,5 naar 0,6) en daarmee verlagen kosten (parkeervoorzieningen) en verhogen opbrengsten (extra verdichting met deel van de ruimte). Potentie: 3,8 mrd. Aandeel\* t.b.v. OV: 1,5 mrd.

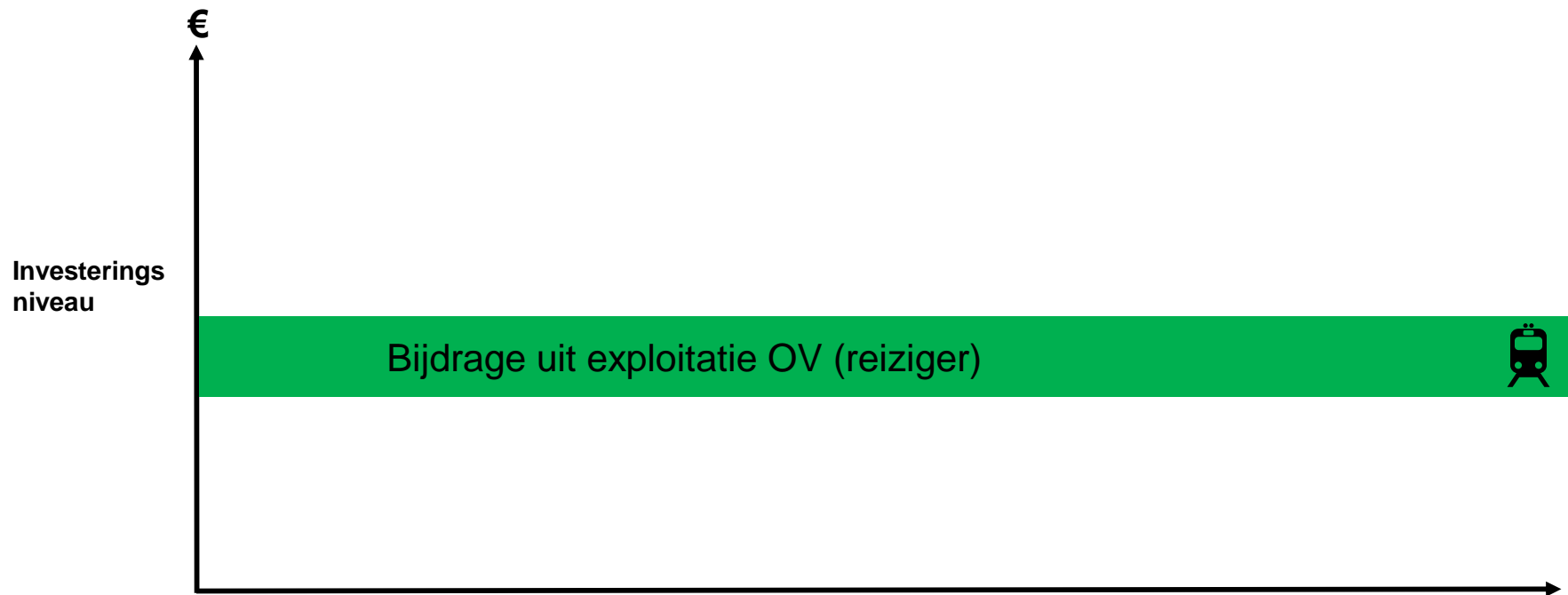
# Bijdrage bestaande woning/bedrijf (bereikbaarheidsheffing)



Toelichting bouwsteen en potentie:

- Vaste jaarlijkse bijdrage t.b.v. (OV-)bereikbaarheid. Twee mogelijkheden
  1. Bereikbaarheidsheffing (zoals rioolheffing, bijv. €75 per huishouden p/j, 15 jaar lang).
  2. Opslag OZB, gekoppeld aan de (waardestijging) van de WOZ-waarde.
- Potentie: 3 mrd. Aandeel t.b.v. OV\*: 1,2 mrd.

# Bijdrage uit exploitatie OV (reiziger) 1/2

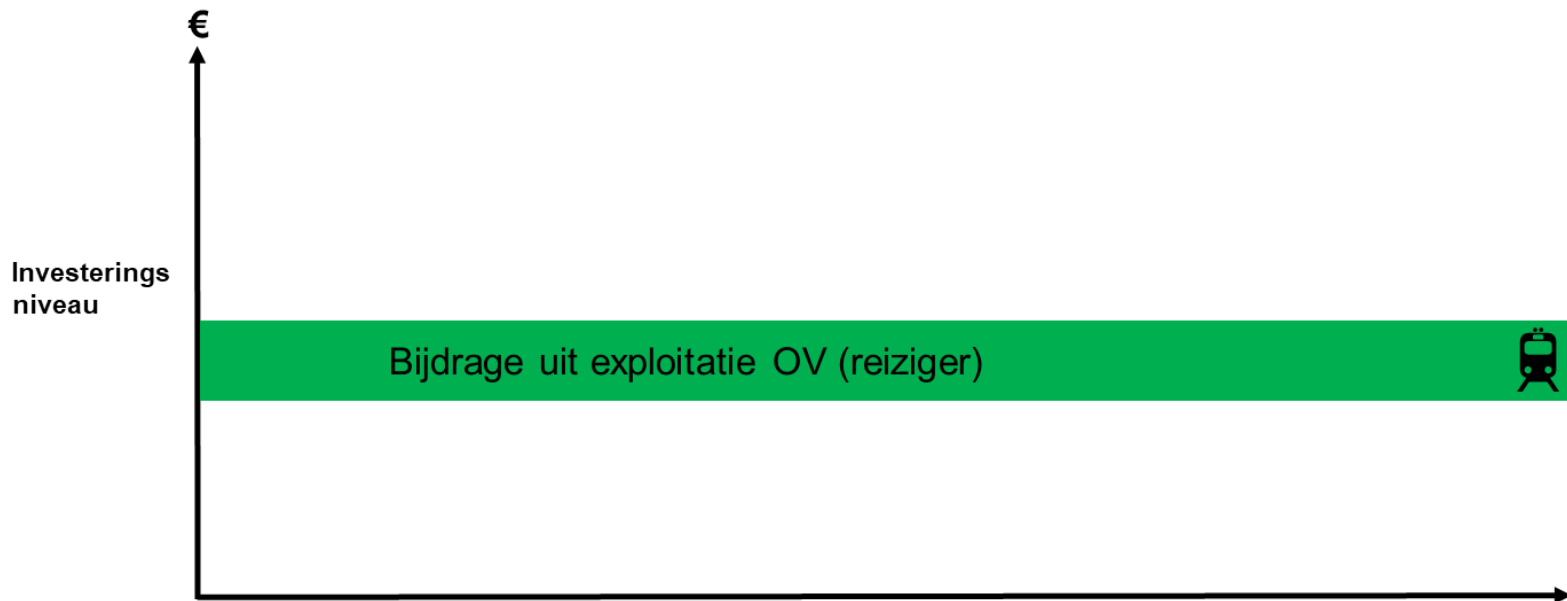


## Toelichting bouwsteen en potentie:

- Hogere tarieven berekenen n.a.v. kwaliteitssprong OV: 1 % tariefstijging levert jaarlijks ca € 35 mln aan extra reizigersopbrengsten op - 15 jaar: € 0,5 mrd
- Hogere bezetting/meer reizigers als gevolg van kwaliteitssprong OV: 1% meer reizigers levert jaarlijks ca € 35 mln aan extra reizigersopbrengsten op - 15 jaar: € 0,5 mrd



# Bijdrage uit exploitatie OV (reiziger) 2/2

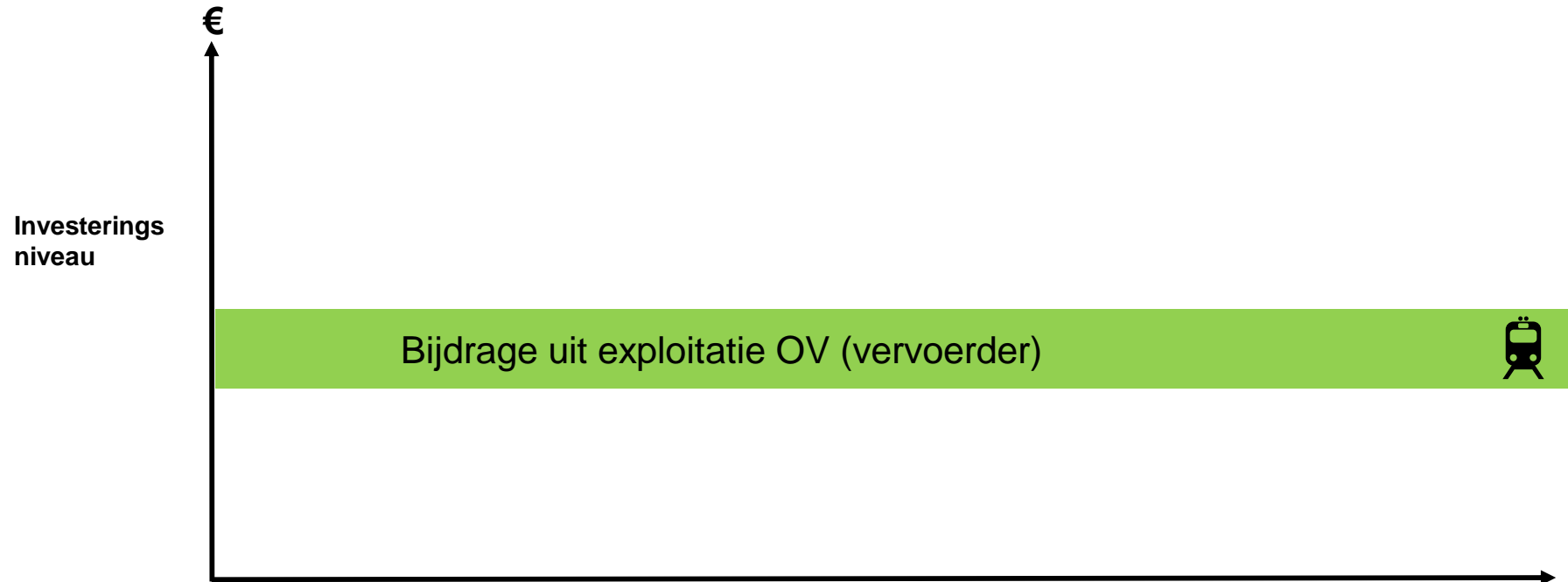


Toelichting bouwsteen en potentie:

- Snellere lijnen door strekken\* lijnen i.c.m. productformule (R-net, Qliner, Q-link e.d.)
  - Per lijn: lagere exploitatiekosten tot 10%
  - Per lijn: hogere reizigersopbrengsten (meer reizigers) tot 5-15% per jaar
- Concessies provincies en vervoerregio's: 10% van alle lijnen versnellen\* met 10%
  - Kostenreductie ca 10% (= 1% op netwerkniveau): € 22 mln/jr
  - Hogere opbrengsten van 10% (= 1% op netwerkniveau): € 12 mln/jr

Totaal € 34 mln/jr >> 15 jaar: € 0,7 mrd

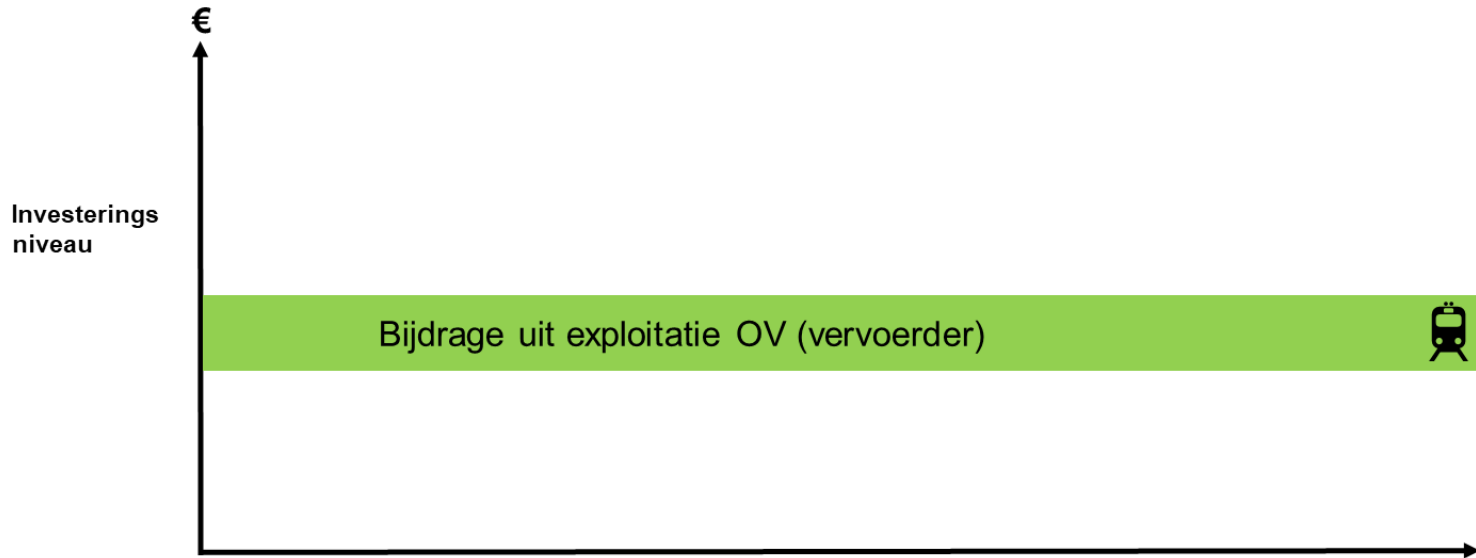
# Bijdrage uit exploitatie OV (vervoerder) 1/3



- Metro's/lighttrain i.p.v. Sprinter: frequenter rijden en rijden met lichter materieel\*
- 2x hogere frequentie bij gelijke kosten
- Effect: >50% meer reizigers en >50% meer reizigersopbrengsten
- Realiseerbaar op 8% van het netwerk met nu 6% van de opbrengsten (sprinters)
- Reizigersopbrengsten op netwerkniveau groeien (geleidelijk) van 5% in 1<sup>e</sup> jaar naar 75% in jaar 15 gem/jr: € 96 mln.

→ 15 jaar: € 1,4 mrd

# Bijdrage uit exploitatie OV (vervoerder) 2/3

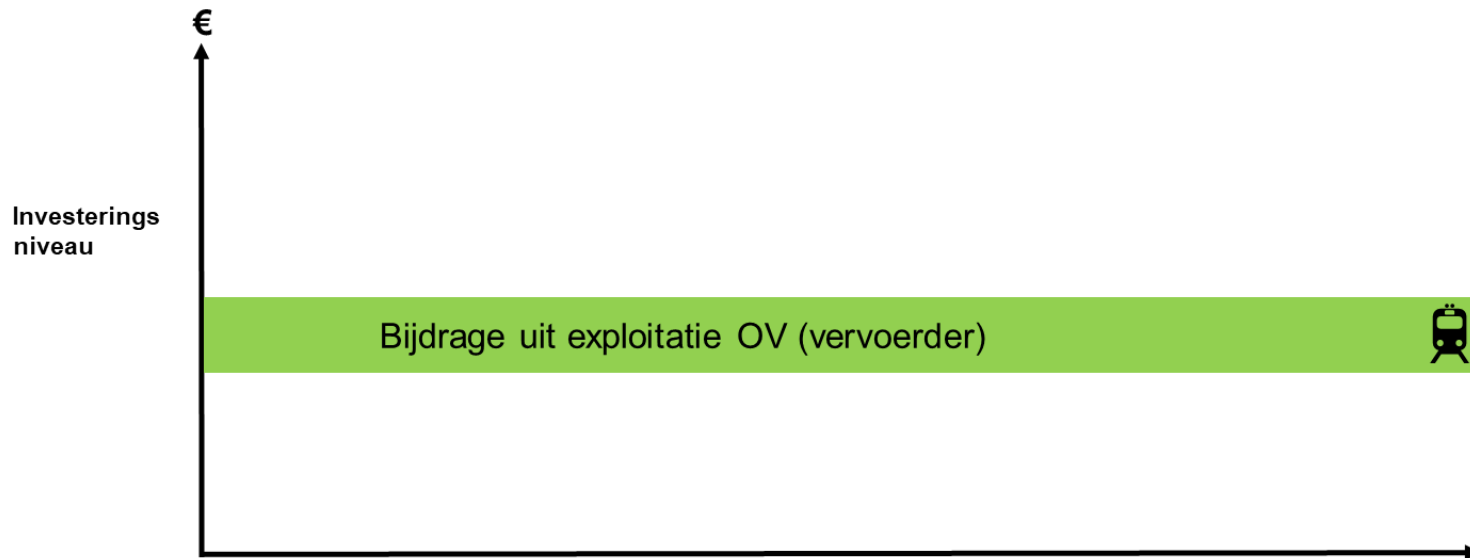


Toelichting bouwsteen en potentie:

- Op termijn rijden met zelfsturende (driverless)\* treinen, metro's, trams en bussen
  - Besparing: €30 per DRU (personeelskosten)
- In principe mogelijk op alle vrijliggende OV
  - 1,8 mln DRU's BTM en 1,6 mln DRU's NS = 4,4 mln DRU's
  - Besparing per jaar: € 130 mln/j
  - 15 jaar: € 2 mrd



# Bijdrage uit exploitatie OV (vervoerder) 3/3



Toelichting bouwsteen en potentie:

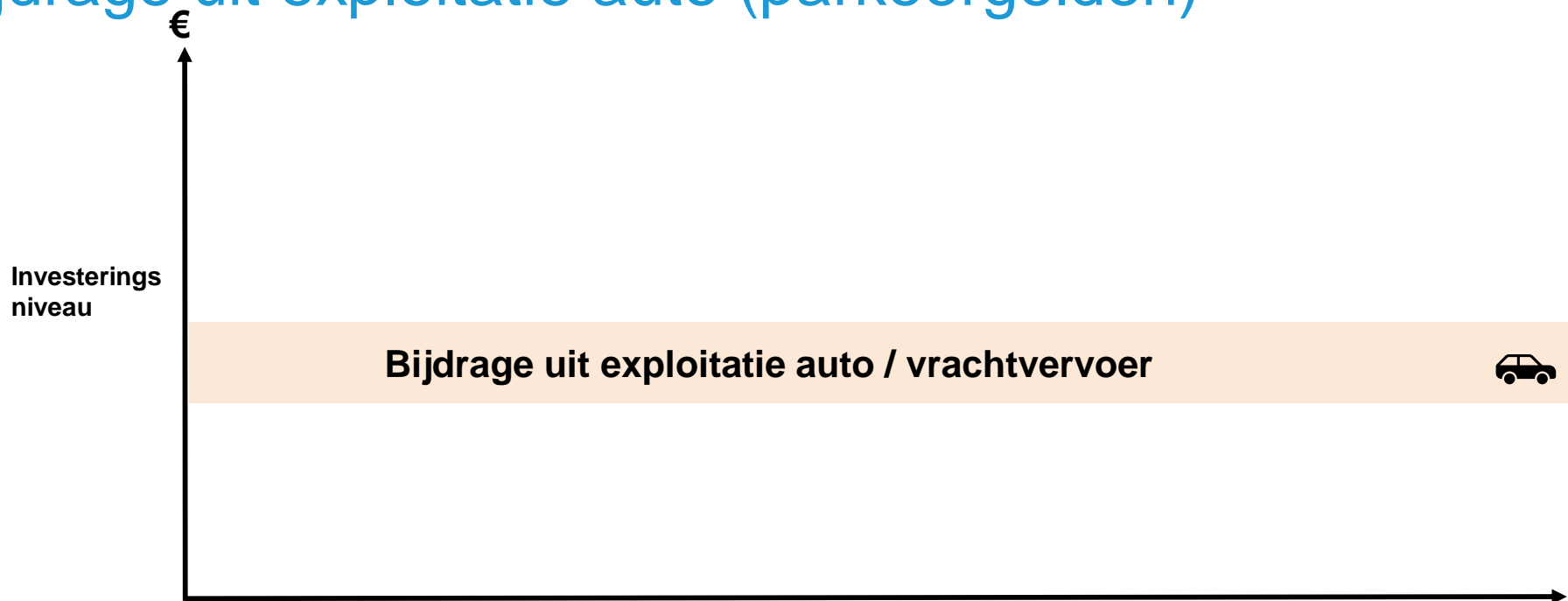
- Groot deel spoornetwerk geschikt voor personen- als goederenvervoer, ook waar nauwelijks of geen goederentreinen rijden. Beperken aantal lijnen voor goederentreinen leidt tot verlaging van de beheer-, onderhouds- en vervangingskosten.

€3.000,- per km/jr 15 jaar: €45.000 per km

Netwerk 7.200 km spoor, waarvan 1/3 te ontvlechten = 2.400 km spoor

Besparing 7 mln/jr en in 15 jaar: 0,1 mrd

# Bijdrage uit exploitatie auto (parkeergelden)



Toelichting bouwsteen en potentie:

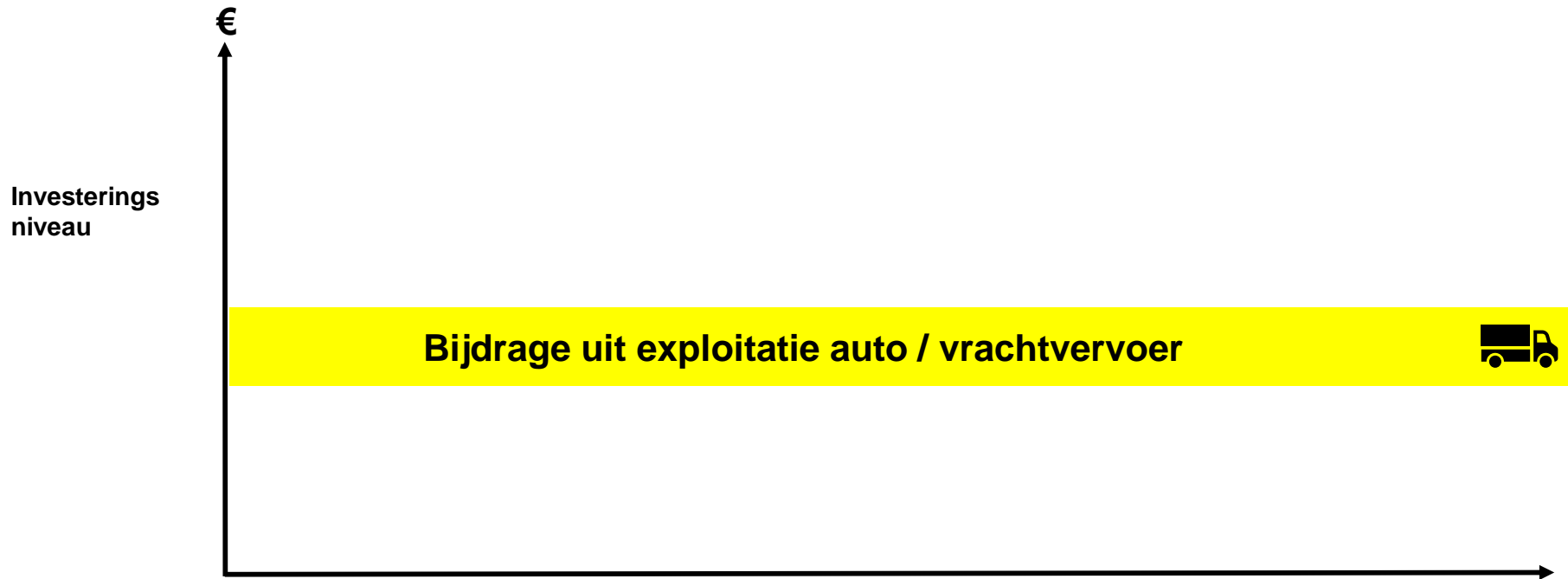
- Parkeeropbrengsten 2014: 660 mln/jr (Wv. Amsterdam (2017): ca. €200 mln/jr (netto € 180 mln))
- Mogelijke maatregelen voor bekostiging:

a. Verhogen tarieven (+10%)

b. Afdracht opbrengsten (+10%)

Opbrengst: € 132 mln/jr, 15 jaar: € 2 mrd

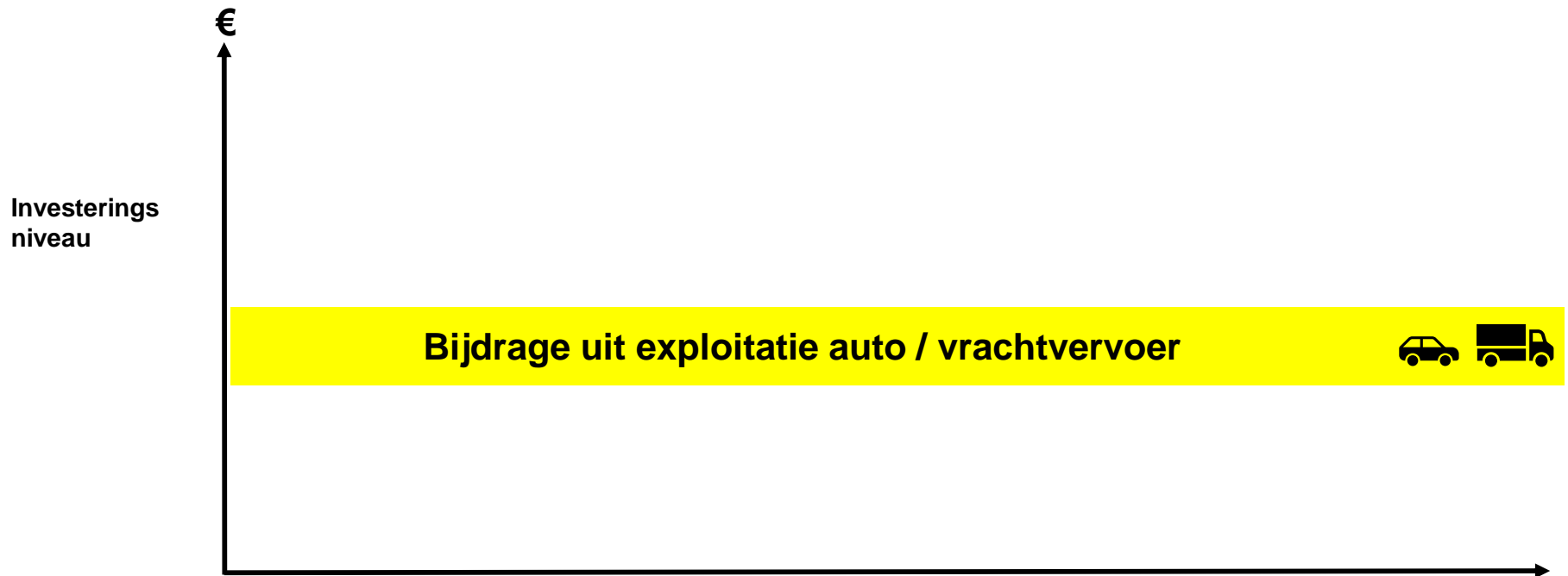
# Bijdrage uit kilometerheffing vrachtwagens



Toelichting bouwsteen en potentie:

- Baseren op aanpak België met gedifferentieerde tarieven naar milieuklasse en zwaarte
- Opbrengst netto tussen € 500 en € 600 mln/jr > 25% bijdrage aan versterken spoorgoederen vervoer (knelpunten, ontvlechten, etc.) = ca 135 mln/jr - 15 jaar: € 2 mrd

# Bijdrage uit exploitatie auto / vrachtwagen (Congestion charge rond steden)



Toelichting bouwsteen en potentie:

- Mogelijk baseren op opbrengst beprijzen elders: Stockholm, Göteborg, Milaan, Londen etc.
- Londen €160 mln/jr en Stockholm €75 mln/jr voor Nederland 100 mln/jr mogelijk
- Relatief hoge exploitatiekosten (1/3 in buitenlandse voorbeelden): netto opbrengst € 65 mln/jr  
– Potentie 15 jaar: ca €1 mrd.



## 5. Haalbaarheid en realiseerbaarheid



# Criteria voor eerste inschatting realiseerbaarheid

- **Opbrengst potentie:** potentiële omvang van de opbrengst
- **Opbrengst zekerheid:** kans dat opbrengst wordt gerealiseerd
- **Juridisch kader/wetgeving:** in hoeverre is aanpassing van bestaande wet- & regelgeving nodig en hoe complex is dit
- **Introductie snelheid:** snelheid waarmee een maatregel kan worden gerealiseerd
- **Maatschappelijk draagvlak:** draagvlak in samenleving voor te treffen maatregel
- **Politiek/bestuurlijk draagvlak:** bestuurlijk draagvlak voor een te treffen maatregel



	Opbrengst potentie	Opbrengst zekerheid	Juridisch kader/ Wetgeving	Introductie snelheid
Reguliere bekostiging	++	+	++	++
Rijk	++	++	+/0	-
Opcenten	+	++	++	+
Accres	+	0/+	++	+
Nieuwe gebiedsontwikkeling	++	0	-	-
Bestaand vastgoed	+	+	-	-
OV-exploitatie (gebruiker)	+	+	++	+
OV-exploitatie (vervoerder)	++	0	+	-
Regionale en stedelijke verblijfs/ wegheffing	++	+	--	--
Parkeergelden	+	0/-	++	0/+

In de tabel hiernaast zijn op basis van een expert judgement vier criteria (zie vorige sheet) voor realiseerbaarheid gescoord. De criteria maatschappelijk en politiek draagvlak zijn subjectiever van aard en derhalve niet voorzien van een expert judgement.

## Realiseerbaarheid – welke eerste stappen voorwaarts

- Essentieel is de wil om anders te kijken naar de bekostiging: ‘Als je doet wat je deed, krijg je wat je kreeg’.
- Gezamenlijkheid en wederkerigheid is voor welslagen cruciaal
- Nader uitwerken richtingen en set aan afspraken voorbereiden
- Vervolgens: experimenteerruimte creëren en faseren
- Aan de slag met concrete cases.



# Bijlagen

## Toelichting: extra bijdrage provincie door ophogen opcenten en daarmee benutten belastingruimte die provincies hebben

	Tarieven 2018	Inkomsten 2018 [mln euro]	Bij tarief 90% [mln euro]	Indicatie potentieel extra inkomsten [mln euro]
<b>Groningen (PV)</b>	89,3 %	56,2	56,64	0,44
<b>Friesland (PV)</b>	70,0 %	53,9	69,30	15,40
<b>Drenthe (PV)</b>	92,0 %	55,9	54,68	-1,22
<b>Overijssel (PV)</b>	79,9 %	106,7	120,19	13,49
<b>Flevoland (PV)</b>	79,0 %	70,1	79,86	9,76
<b>Gelderland (PV)</b>	89,2 %	212,8	214,71	1,91
<b>Utrecht (PV)</b>	72,6 %	121,1	150,12	29,02
<b>Noord-Holland (PV)</b>	67,9 %	199,4	264,30	64,90
<b>Zuid-Holland (PV)</b>	90,4 %	334	332,52	-1,48
<b>Zeeland (PV)</b>	82,3 %	39	42,65	3,65
<b>Noord-Brabant (PV)</b>	76,1 %	249,5	295,07	45,57
<b>Limburg (PV)</b>	77,9 %	105,2	121,54	16,34

Let op:

## bijdrage uit extra gebiedsontwikkeling verschilt per regio

- Potentie met name in grootstedelijke regio's met hoge bevolkingsdichtheden
- Steden met lagere bevolkingsdichtheden bieden mogelijk (beperkte) potentie rondom OV-knooppunten
- In landelijke gebieden zien we geen/zeer beperkte potentie
- Voor inschatting orde grootte van potentie nadere uitwerking benodigd. Verwacht wordt dat hoe lager de bevolkingsdichtheid, hoe lager de potentie.

# Kerncijfers openbaar vervoer, beprijzen en parkeren

DRU kosten		
Bus	€ 110,00	bron CROW 2015
Tram	€ 220,00	idem
Metro	€ 500,00	idem
Regionale trein	€ 650,00	idem
Sprinter (NS)	€ 1.050,00	bron studie IJmeer-verbinding 2011
IC (NS)	€ 1.200,00	idem

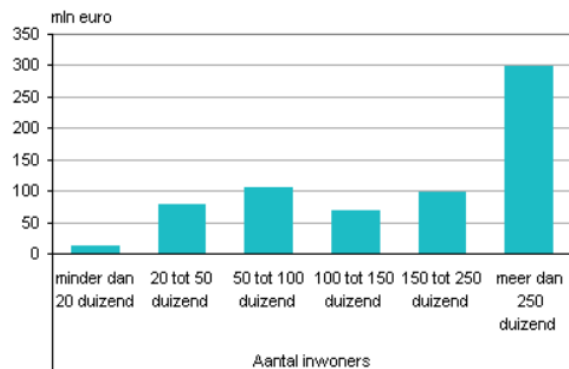
Reizigerskilometers Nederland (bron: CBS):

- Trein: ca. 19 mrd
- BTM: ca. 6 mrd

Reizigersopbrengsten:

- Trein: ca. € 2 mrd/jr
- BTM: ca. € 1,2 mrd/jr

## Opbrengst parkeerbelasting naar grootteklasse gemeenten, 2014



Bron: CBS

Netwerk

- Spoorlijnen: 7.219 km

## kilometerheffing vrachtauto's

België:

Opbrengst	€ 675 mln	bruto
	€ 540 mln	netto (schatting)