

Vergaderjaar 2010–2011

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 452

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juni 2011

In het Regeerakkoord is opgenomen dat er een verplichte aanbesteding komt voor het openbaar vervoer in de drie stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden (G3). In het Financieel kader bij het Regeerakkoord is aangegeven dat door openbare aanbesteding van het stadsvervoer in de G3 vanaf 2015 structureel in totaal ca € 120 mln te besparen is en dat de rijksbijdrage aan de BDU voor de G3 met dit bedrag beperkt wordt. Daarnaast vindt een algemene korting plaats van 5% op de BDU. Voor de G3 leidt de hiermee gemoeide € 45 mln tot een totaal bezuinigingsbedrag van € 165 mln.

Over de invulling van de aanbesteding en bezuiniging ben ik in overleg getreden met de G3. Zij zijn verantwoordelijk voor de concessieverlening van het stadsvervoer en stellen hiervoor de inhoudelijke en financiële eisen. Mijn verantwoordelijkheid ligt bij het wettelijke kader rond concessieverlening en de BDU.

De verkenningen van besparingsmogelijkheden zijn gezamenlijk door de G3 en het ministerie van Infrastructuur en Milieu opgezet, en uitgevoerd door PricewaterhouseCoopers, Conquist en NEA.

Na bestuurlijk overleg met de G3, kom ik tot het volgende besluit op hoofdlijnen:

- De in het Besluit personenvervoer 2000 opgenomen aanbestedingsplicht voor bus- en multimodale concessies wordt verschoven van 1-1-2012 naar 1-1-2013. Hierdoor zijn de G3 beter in staat de beoogde aanbesteding te realiseren;
- Onder voorwaarde van realisatie van de aanbestedingen door de G3, kom ik de G3 vanaf 2015 tegemoet met € 23 mln per jaar ten behoeve van extra investeringen in het openbaar vervoer. Ik zal de algemene BDU-korting voor de G3 met dit bedrag verminderen.

In deze brief licht ik mijn besluit verder toe, te beginnen met een korte schets van het belang van het openbaar vervoer en mijn visie op het regionaal openbaar vervoer.

Belang regionaal OV

Goed en efficiënt openbaar vervoer is onmisbaar voor de bereikbaarheid van onze steden. In de spits komt 40% van de mensen die in de steden moeten zijn met het OV.

Tegelijk is het van belang goed op de kosten te blijven letten en ervoor te zorgen dat de reiziger en de belastingbetaler zoveel mogelijk waar voor hun geld krijgen.

Een aanzienlijk deel van de kosten van het openbaar vervoer is gesubsidieerd. Dat kan minder zonder dat dit onmiddellijk tot drastische ingrepen hoeft te leiden, door eerst te kijken naar mogelijkheden om zaken slimmer te organiseren. Voorbeelden hiervan zijn:

- lijnen met een lage tot zeer lage kostendekkingsgraad;
- betere afstemming van aansluitingen op de vraag van de reiziger;
- mogelijkheden van samenwerking bij inkoop of beheer en onderhoud.

Voor mij staat vast dat besparingen mogelijk zijn terwijl de reiziger koning blijft in het OV.

Niet alleen de reiziger, maar ook het personeel is belangrijk. Zij zijn immers het gezicht van het OV. Zorgvuldige omgang met het personeel is een vereiste. Het is al wettelijk geregeld dat een nieuw vervoerbedrijf het bij de concessie betrokken personeel overneemt. Dit geldt ook voor het personeel van een voormalig gemeentelijk vervoerbedrijf.

Visie regionaal OV

Ik sta voor een goed en efficiënt openbaar vervoer in dienst van de reiziger.

Om de kansen voor regionaal vervoer in de G3 te benutten is een kwaliteitssprong nodig. Het goed benutten van de grootstedelijke OV-netwerken in de spits staat hierbij voorop. Het kan sneller, betrouwbaarder, makkelijker in gebruik en comfortabeler. Hiervoor zijn nodig een sterkere focus op de klant, voldoende prikkels voor ondernemerschap, investeringen en innovatie en een heldere en logische verdeling van verantwoordelijkheden tussen OV-autoriteiten en vervoerders.

Deze visie biedt niet alleen ruimte om kritisch te kijken naar vervoerdiensten met een lage tot zeer lage kostendekkingsgraad. De visie wijst tegelijk ook in de richting van investeringen gericht op meer efficiënte bediening van grote reizigersstromen op de hoofdassen van het vervoersysteem.

Voor de zomer kom ik met een actualisatie van het beleid voor ruimte en mobiliteit in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, waarin mijn visie op het regionaal openbaar vervoer nader is uitgewerkt.

Aanbesteden

Zoals neergelegd in het Regeerakkoord, is verplicht aanbesteden van het regionaal OV uitgangspunt van het beleid. Behalve het stadsvervoer in de G3, is het regionaal OV inmiddels overal in het land aanbesteed. Hier wordt het stads- en streekvervoer uitgevoerd door particuliere bedrijven die met elkaar concurreren. De ervaring leert dat aanbesteding efficiency-winst oplevert, terwijl tegelijk de reiziger centraal blijft staan. Hiervoor verwijs ik u naar mijn brief van 7 februari 2011 (Kamerstukken 2010–2011,

23 645, nr. 409) over het rapport «Efficiencygegevens regionaal stad- en streekvervoer».

Tijdens het speeddebat over OV op 10 februari 2011 (Handelingen II 2010/11, nr. 51, item 7, blz. 32–50) heb ik u mijn voornemens gemeld om de aanbestedingsplicht voor bus- en multimodale concessies te verschuiven van 1-1-2012 naar 1-1-2013. Ik verwacht dat de hiervoor noodzakelijke wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) rond 1 juli a.s. gepubliceerd kan worden.

Ik constateer dat de stadsregio's Rotterdam en Haaglanden stappen hebben gezet om de aanbesteding van het busvervoer uiterlijk per 1-1-2013 te realiseren. Om in deze kabinetsperiode een stap te zetten in de aanbesteding van het stadsvervoer in de G3, hecht ik er sterk aan dat (ook) de stadsregio Amsterdam ten minste het busvervoer uiterlijk 1-1-2013 aanbesteedt. Gelet op de ervaringen elders met aanbesteden van openbaar vervoer, acht ik de termijn van 1,5 jaar praktisch haalbaar. Een eventueel hiervoor noodzakelijke afsplitsing van het busvervoer uit de openbaar vervoerbedrijven hoeft naar mijn oordeel geen belemmering te zijn voor integratie van ov-netwerken en -diensten.

Conform het Bp2000 blijft voor het tram- en metrovervoer 1-1-2017 gelden als uiterste datum voor aanbesteding.

Bij de uitwerking van de aanbesteding bezien de stadregio's verschillende opties waaronder bijvoorbeeld de mogelijkheid om de identiteit van de vervoerbedrijven zoveel mogelijk te handhaven en vormen van samenwerking bij aanbesteding.

Wettelijk kader

Mijn besluit past binnen het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000), met inbegrip van de nota van wijziging (Kamerstukken II 2010/2011, 32 376, nr. 9). De nota naar aanleiding van het nader verslag over dit wetsvoorstel zend ik u separaat toe. Mijn besluit past eveneens binnen het kader van het gewijzigde Bp2000, zoals hierboven aangegeven.

De stadsregio's zal ik op korte termijn aanspreken om voorbereidingen te treffen voor de realisatie van de aanbesteding van het busvervoer per 1-1-2013.

Financieel kader

Het kabinet heeft zich de opgave gesteld om in deze regeerperiode € 18 miljard te bezuinigen. Op alle terreinen zijn ombuigingen nodig, ook in het regionaal openbaar vervoer. Met de realisatie van deze bezuinigingen lever ik een bijdrage aan het weer op orde brengen van de overheidsfinanciën. Ik wil hierbij voortgang boeken maar tegelijk zorgvuldigheid betrachten bij de invulling van bezuinigingen.

Met de portefeuillehouders G3 heb ik afgelopen maanden mogelijkheden verkend om de ombuigingen te realiseren. De uitgevoerde verkenningen hebben betrekking op verdere efficiencyverbetering binnen vervoerbedrijven, rationalisering van de openbaar vervoernetwerken in de G3 en tariefsverhoging. De verkenningen hebben potentiële besparingsmogelijkheden opgeleverd, uitgaande van technische aannames. De realisatie ligt in handen van de vervoerbedrijven (bedrijfsefficiency) resp. de stadsregio's (rationalisering van de ov-netwerken en tariefsverhoging). De G3

erkennen de resultaten van de studies, maar hebben vraagtekens bij de bestuurlijke haalbaarheid.

De onderliggende verkenningen treft u bijgevoegd aan¹. Voor een samenvatting van de resultaten verwijs ik u naar de bijlage¹. Ik benadruk dat het onderzoek van Conquist naar rationalisatie netwerken een weergave is van technische mogelijkheden. Het is aan de stadsregio's om keuzes te maken die passen bij de kwaliteit die zij voor het OV nastreven.

Besluit

De conclusie die ik verbind aan de verkenningen is dat het totaal aan besparingsmogelijkheden € 142 mln bedraagt. Dit is een optelling van extra te realiseren efficiencywinsten bij de vervoerbedrijven, rationalisering van de netwerken en tariefsverhoging en besparingsmogelijkheden op andere BDU-onderdelen dan OV.

De vaststelling van het basistarief voor het regionaal openbaar vervoer is een verantwoordelijkheid van de decentrale opdrachtgevers. Tariefsverhoging in het openbaar vervoer acht ik gerechtvaardigd in het licht van een op lange termijn gewenste verhoging van de kostendekkingsgraad. Verhoging van het basistarief vereist overeenstemming met de andere stadsregio's en de provincies. Gelet op het bovenstaande zal ik voorstellen van de G3 in deze richting ondersteunen. Uiteindelijke keuzen over de invulling hiervan zijn aan de G3.

Gezien de totale taakstelling voor de G3 ten bedrage van € 165 mln, heb ik besloten met ingang van 2015 jaarlijks € 23 mln beschikbaar te stellen voor extra investeringen in het openbaar vervoer. Ik zal hiertoe de algemene BDU-korting voor de G3 met dit bedrag verminderen.

Dit budget zal ik binnen de begroting 2012–2016 vrijmaken en in de ontwerpbegroting 2012 budgettair verwerken. Hierbij stel ik de voorwaarde dat bovenstaande aanbestedingstermijnen van het stadsvervoer in de G3 gerealiseerd worden.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.