

Botje bij botje, schijf van vijf

Elke partij betaalt mee aan ov

Het blijft voorlopig hét onderwerp voor de ov-sector: waar halen we het geld vandaan voor nieuwe regionale railinfrastructuur? Andersson Elffers Felix introduceert 'botje bij botje' en kennisnetwerk Railforum omarmt de 'schijf van vijf'. Rode draad: elke partij betaalt mee. Zo'n onorthodoxe aanpak werkt alleen als projecten zinniger worden, de exploitatie kostendekkender kan en de regio de regie pakt. In theorie althans. Nu nog de praktijk.

AUTEUR MARC MAARTENS FOTO CONSTANT STROECKEN



"Financiers leveren 10 tot 20 procent voordeel op ten opzichte van de kostenoverschrijdingen nu, zoals bij de aanleg van de Uithoflijn in Utrecht." (Links op de foto.)

Investerings in regionale railinfrastruktuur kampen met een gebrek aan urgentie. Het probleem is duidelijk: tot 2040 moeten er 550.000 woningen verrijzen in de Randstad. Door de groei van de bevolking en de economie slijben wegen dicht. Bovendien liggen er stevige klimaatdoelen op tafel om het verkeer minder CO₂ te laten uitstoten. Een van de oplossingen is meer massavervoer: betere en snellere railverbindingen in en om de grote steden. "Het vormgeven aan het stedelijk ov is

primair aan de steden, provincies en vervoerregio's zelf", tempert staatssecretaris Van Veldhoven (Infrastructuur en Waterstaat) de verwachtingen in een brief aan het parlement. "Zo kan een (bestaande) busdienst mogelijk een net zo goede reisoptie bieden als de aanleg van of ombouw naar een lightrailverbinding." De boodschap is helder en hoor je vaker: staar je niet blind op dure railinfra, maar kijk ook naar andere oplossingen. Van het Rijk hoeft de sector weinig te verwachten. De lobby voor 1 miljard

euro per jaar is mislukt: die heeft het regeerakkoord niet gehaald. Het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) biedt tot 2032 geen ruimte voor extra projecten, aardgasbaten drogen op en de Brede Doeluitkering (rijksgeld voor regionaal verkeer en vervoer aan de provincies en metropoolregio's) staat onder druk: er is geen correctie voor inflatie. En beheer, onderhoud en vervanging van metro- en tramlijnen slokken een steeds grotere portie van deze BDU op. Gerard Boot van HTM: "Vroeger kon je 30 procent van de BDU inzetten voor vernieuwing van ov. Nu is dat niks tot weinig."

Botje bij botje

Op initiatief van toenmalig voorzitter Arriën Kruyt van reizigersvereniging Rover is begin dit jaar een clubje topers uit de ov-sector bij elkaar gaan zitten om een lijst te verzinnen. Aan tafel schoven HTM-directeur Jaap Bierman, financieel HTM-directeur Gerard Boot en voormalig KNV-directeur Ad Toet met de adviseurs Maarten van Poelgeest en Maarten Veraart van adviesbureau Andersson Elffers Felix (AEF). Later voegde zich bij hen de Zuid-Hollandse gedeputeerde Floor Vermeulen. AEF heeft Rover vaker geholpen, onder andere met Samen op Reis en de nieuwe organisatie van Rover. En AEF-adviseur Walter Etty is Arriën Kruyt opgevolgd als tijdelijk voorzitter van de reizigersvereniging (zie pagina 6-8). Conclusie van dit informele gezelschap: een zak geld aan het Rijk vragen, die tijd

is voorbij. Regionale ov-investeringen zijn alleen mogelijk als alle partijen wat bijdragen. Veraart opperde de uitdrukking botje bij botje: "Je wilt een kratje bier kopen en vraagt aan iedereen: hoeveel heb jij nog? En als je een euro tekort komt: wie gaat die lappen?" Voorwaarde is wel dat de kostendekking van de ov-exploitatie stijgt. Nu betaalt het Rijk inclusief het studentencontract zo'n 60 procent van die kosten. "Op dit moment is de businesscase voor het openbaar vervoer als geheel verlieslatend", staat in een memo van AEF. "Dit maakt elk besluit over investeringen ingewikkeld en gevoelig."

Investeren in railinfra

De hoop van de ov-sector lijkt gevestigd op institutionele beleggers als pensioenfondsen (ABP, bpfBOUW, PGGM) en overheidsbanken (BNG, Europese Investeringsbank, Waterschapsbank). Maar gratis geld bestaat niet. Beleggers eisen rendement in ruil voor het risico dat ze lopen. Het idee is nu om in kaart te brengen welke private partijen ook risicodragend willen investeren in railinfra. Veraart: "Deelname van pensioenfondsen en banken is voor die private partijen weer een garantie dat de projecten degelijk zijn."

Bij ov-projecten moet je volgens Veraart onderscheid maken tussen bekostiging (wie betaalt wat) en financiering (wie schiet wat voor). Een sluitende businesscase (lees: een kostendekkende exploitatie) stelt de opdrachtgever in staat een lening met rente en aflossing terug te betalen. Nieuwe infrastructuur mag best wat kosten, maar de exploitatie moet in principe zonder subsidie kunnen. Bij metrolijnen is dat al het geval. Zo'n betere businesscase voor nieuwe ov-projecten kan op vier manieren:

- efficiëntere exploitatie: snellere omloop, kortere reistijden, lagere kosten, meer reizigers
- hogere tarieven: spitstarieven, hoger kilometertarief voor hoogwaardig en/of nieuw ov
- bijdrage projectontwikkelaars: hogere grondwaarde, minder parkeerplekken en wegen nodig
- verdisconteren uitstoot: minder CO₂ als mensen overstappen van de auto op het ov.

"Een *modal shift* van 3 procent van de weg naar het spoor zorgt voor 30 procent groei van het ov. Dat bespaart jaarlijks 0,78 miljoen ton CO₂", rekt het memo voor. "De netto contante waarde van deze besparing over 25 jaar bij 3 procent discontovoet bedraagt 868 miljoen euro." Dat bedrag kun je in het ov steken in plaats van in ondergrondse opslag van CO₂. Dit voorstel is eind mei ingebracht bij de klimaat Tafel over mobiliteit.

Veraart vindt het ook een goed idee als het Rijk de BDU verhoogt. Het voordeel is dat provincies en metropoolregio's dan meteen hun leencapaciteit vergroten. "Met 100 miljoen euro structureel per jaar kun je een lening financieren van 2 miljard euro als rente en aflossing 5 procent bedragen. Op korte termijn heeft dat minder effect op het financieringstekort van de overheid dan één giga-investering. Psychologisch is dat een voordeel." Het memo is begin juli met het Rijk besproken op een bijeenkomst over het Toekomstbeeld OV 2040.

Schijf van vijf

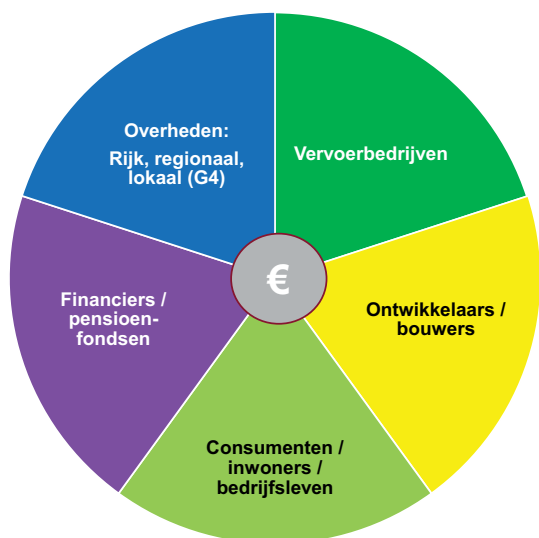
"Het spoorvervoer is in Nederland nationaal geoptimaliseerd, maar het probleem rond nieuwe ov-projecten is regionaal", stelt Tymon de Weger, wethouder duurzaamheid in Woerden. De Weger is lightraildeskundige en was tot voor kort bestuurslid van Rover. "Laat de regio's het probleem dan ook oplossen, net als in het buitenland. Dan krijg je beter doorgerekende, zinnigere projecten die kunnen rekenen op meer steun van de bevolking, en die beter zijn afgestemd op de ruimtelijke ontwikkeling." Met senior adviseur Erik van der Kooij en directeur-eigenaar Pepijn van Wijmen van APPM heeft hij een analyse gemaakt en oplossingen bedacht: snellere treinen tussen de steden, meer light rail in de steden en veel meer fietsverkeer. Zelfrijdende auto's en flexibele busjes gaan niet werken, die lopen

vast in de stad. Maar wie gaat die extra railinfra betalen? Dat leidt tot de schijf van vijf. Iedereen die een belang heeft draagt zijn steentje bij:

1. overheden: Rijk, provincie, gemeenten
2. vervoerbedrijven
3. projectontwikkelaars: bouwers
4. baathebbers: burgers, bedrijven
5. financiers: pensioenfondsen, banken.

Het idee is dat regionale overheden het geld van die vijf partijen binnenharken en onderbrengen in een regionaal mobiliteitsfonds. De Weger: "Neem de regio Eindhoven. De stad en de omliggende gemeenten kunnen een fonds oprichten waarin ze de opbrengsten van hun betaald parkeren storten, aangevuld met een deel van de Brede Doeluitkering die de provincie van het Rijk ontvangt. Dan hebben ze geld voor hun Mobiliteitsplan. Projectontwikkelaars laat je een paar euro betalen per vierkante meter vloeroppervlak of kubieke meter bouwwerk. Zij berekenen dat weer door in de koop- of huurprijs van hun woningen en bedrijfspanden. Zo heeft Woerden een Fonds Bovenwijkse Infrastructuur waarmee we vooral fietspaden aanleggen. Dat kan ook voor ov. Van andere baathebbers kun je een klein percentage van hun winst afroemen. Zoals de versement transport in Frankrijk: bedrijven betalen daar een heffing voor beter ov omdat ze er baat bij hebben dat ze goed bereikbaar zijn." Ook is het idee om reizigers hogere (spits)tarieven te laten betalen en kilometers van automobilisten te beprijzen. Financiers betalen niet zelf mee, maar letten strakker op hun uitgaven omdat zij met het uitlenen van geld hun boterham verdienen. "Zij leveren geen geld op, want lenen kost geld. Maar door hun strakke kostenbeheersing besparen financiers de overheid meer geld dan je kwijt bent aan rente en aflossing", schetst De Weger. "Op lange termijn

'Op de lange termijn zijn er wél mogelijkheden. Daar moet je nú financiering, regels en beleid voor ontwikkelen'



Schijf van vijf: iedereen die een belang heeft draagt zijn steentje bij.

biedt hun financiering 10 tot 20 procent voordeel ten opzichte van de kostenoverschrijdingen nu, zoals bij de ombouw van de Hoekse Lijn bij Rotterdam en de aanleg van de Uithoflijn in Utrecht.”

Volgens de schijf van vijf, inmiddels omarmd door Railforum, worden de regio's leidend met hun regionale mobiliteitsplan, regionale (plan)procedures en regionale mobiliteitsfonds. Dit gebeurt al in steden als Barcelona en Londen. Het Rijk past dan meer bescheidenheid: het stemt regionaal en (inter)nationaal railvervoer af. Vanwege het nationaal belang van economische groei in steden blijft het Rijk wel meebetalen aan regionale infra.

Twee voorbeeldprojecten

Hoe nu verder? 'Botje bij botje' wordt dit najaar besproken met de gedeputeerden van de provincies en de nieuwe bestuurders van de grote steden en metropoolregio's. "Dit is revolutionair", vindt Gerard Boot van HTM. "De coalitie groeit. Dat is bemoedigend. In het kader van het Toekomstbeeld OV kijken we nu naar maatschappelijke en politieke haalbaarheid. We moeten goed beseffen dat elk project maatwerk is, zeker in dichtbebouwde stedelijke omgeving. Voor Limburg zal het weer anders liggen." De theorie is mooi. Het wachten is op het eerste project dat botje bij botje of volgens de schijf van vijf wordt gerealiseerd. Mogelijk worden twee voorbeeldprojecten uitgewerkt de komende maanden: Amsterdam-Schiphol (de

luchthaven ziet het belang om mee te betalen aan een Airportsprinter of andere variant) en de Koningscorridor in Den Haag (Binckhorst-Den Haag Centraal-Madurodam-Scheveningen).

Subsidiemachine

"Zelf verwacht ik geen versnelling maar vertraging, met hier en daar een lapmiddel om de ergste incidenten te bestrijden", zegt directeur Corina de Jongh van Railforum. "Tenzij er eind dit jaar uit de klimaatdiscussie een delta-plan mobiliteit rolt. De discussie gaat niet over investeren in nieuwe infra, maar om de maatschappelijke doelen van het ov in combinatie met de ruimte. Zie de 5E's van Niels van Oort (TU Delft) en Rob van der Bijl (lightrail.nl)." "Dat de politiek op korte termijn even

niks kan, dat snappen wij. Maar dat betekent geen verbod op nadenken", meent Gerard Boot. "Op de lange termijn zijn er wél mogelijkheden. Daar moet je nú financiering, regels en beleid voor ontwikkelen."

"Rationeel ligt er een grote opgave waarmee we echt wat moeten", vat Maarten Veraart samen. "Lenen is goedkoop, er zijn overschotten op de begroting, de staatsschuld zit onder de norm. Geld is niet het probleem. Net als in de woningbouw zit het probleem meer in de uitvoeringscapaciteit. Ook in de infra komen we handjes tekort. Anderzijds concurreert infra met andere maatschappelijke noden. Verzorgingshuizen roepen meer emoties op dan investeren in beton en ijzer. Daar komt bij dat de versplinterde sector geen lijst heeft met projecten die prioriteit hebben. Meer discipline en samenwerking zou effectiever zijn."

Tymon de Weger tot slot: "Nieuwe constructies moeten eerst worden ontwikkeld en afgesproken. De twee metropoolregio's zijn hier nu serieus mee bezig. Het Rijk moet zich omvormen van subsidiemachine naar regionale ondersteuner. Dat zit allemaal niet in het systeem en kost tijd. Ik hoop dat het ministerie de wissels omzet en werk maakt van een Nederlandse versement transport. Minister Van Nieuwenhuizen en staatssecretaris Van Veldhoven van IenW kunnen dat voor een nieuw kabinet alvast op de rails zetten."

Rover: luchtreizigers betalen mee aan OVx2

Voorzitter Walter Etty van Rover daagt de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland, Luchthaven Schiphol en de vervoerders GVB en NS uit om binnen drie maanden af te spreken het ov te verdubbelen in de Noordvleugel van de Randstad. Zijn vier punten:

1. Gemeenten sluiten 10.000 euro per nieuwe woning via de grondexploitatie naar uitbreiding en verbetering van het stadsgewestelijke ov. Opbrengst: 2,3 miljard euro in 10 jaar.
2. De provincie verdubbelt die gemeentelijke bijdrage naar 20.000 per nieuwe woning. Met 230.000 woningen levert dat nog eens 2,3 miljard euro op.
3. Luchtreizigers betalen bij elk vliegticket 15 euro voor een OV-chip. Daarmee kunnen ze naar of van Schiphol. Dat maakt vliegen duurder en ov goedkoper. Jaarlijkse opbrengst: 650 miljoen.
4. Schiphol, NS en GVB vormen een coöperatie om investeringen in lightrail, metro en Sprinter te plannen, uit te voeren en te exploiteren..