

Openbaar vervoer impuls voor bouwproductie

In de afgelopen jaren is meer marktwerking op de openbaarvervoermarkt geïntroduceerd en zijn tegelijkertijd de ov-budgetten overgedragen aan de vervoersautoriteiten. Die hebben daardoor meer bestedingsvrijheid en kunnen de middelen besteden aan investeringen en/of exploitatie. Onder druk van concurrentie in het openbaar vervoer zijn er aanzienlijke kostenbesparingen behaald. De lagere kosten bieden de vervoersautoriteiten in combinatie met de vaste budgetten meer mogelijkheden om de kwaliteit van het ov te verbeteren. Dit leidt naar verwachting tot meer investeringen in de ov-infrastructuur en daarmee tot een enigszins hogere bouwproductie. Dit con-

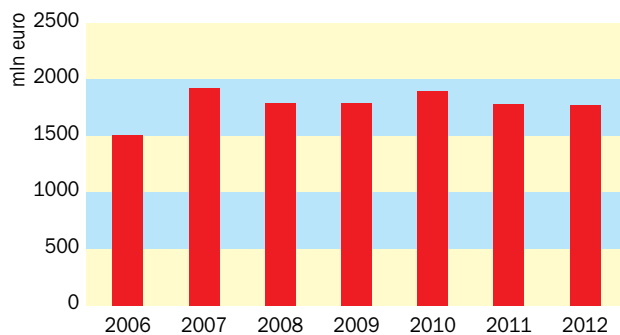
cludeert het Economisch Instituut voor de Bouwnijverheid (EIB) in het rapport 'Openbaarvervoerinfrastructuur in een geliberaliseerde markt'. Met de nieuwe Wet Personenvervoer 2000 is het proces richting meer marktwerking in het ov opgestart. Voor het landelijke spoornet en de stedelijke vervoersmarkten is de laatste stap nog niet genomen, waardoor deze markten voor concurrenten voorsnog gesloten blijven. De marktwerking is tot nu toe beperkt tot de regionale spoor- en busmarkten, waarvan de vervoersconcessies in concurrentie worden aanbesteed door zogeheten vervoersautoriteiten, namelijk de provincies en stadsregio's. Door de introductie van marktwer-

king liggen de aanleg- en onderhoudskosten voor de infrastructuur bij een netwerkbeheerder. Deze rolverdeling heeft vooral invloed gehad op de relatie tussen vervoerder en opdrachtgever, en op de relatie tussen vervoerder en netwerkbeheerder. Tegelijkertijd is door het decentralisatieproces bij de overheid de financiering veranderd van zowel de ov-exploitatie als de investeringen in ov-infrastructuur. Vervoersautoriteiten ontvangen voortaan de Brede Doeluitkering (bdu), waarmee zij meer ruimte hebben gekregen in hun bestedingsvrijheid. Afhankelijk van hun keuzes kunnen zij bijvoorbeeld de investeringen in ov-infrastructuur of de exploitatiebijdrage verhogen. In 2008 belooft de omvang van dit fonds 1,8 miljard euro.

In welke mate de extra ruimte tot meer investeringen in ov-infrastructuur leidt, hangt af van de keuze van de vervoersautoriteit, die vrij kan bepalen waaraan deze bestedingsruimte wordt ingezet. De vervoersautoriteit kan ervoor kiezen de extra ruimte volledig te besteden aan de exploitatie van het ov zonder dat hiervoor extra ov-infrastructuur nodig is. Aannemelijker is dat de vervoersautoriteit ervoor kiest een deel van deze gelden aan te wenden ter bekostiging van extra

infrastructuur, zowel voor openbaar vervoer als voor andere doelen binnen de bdu. Het is niet aannemelijk dat het hele vrijgekomen bedrag aan ov-infrastructuur zal worden besteed. Dergelijke investeringen leiden immers ook tot hogere exploitatiekosten. Ook is het mogelijk dat de vervoersautoriteiten een deel van het geld niet voor het openbaar vervoer, maar voor andere doelen van het bdu-budget aanwenden, zoals investeringen in wegen. Dit leidt dan weliswaar niet tot extra ov-investeringen, maar wel tot extra investeringen in gww-werken. Op basis van tentatieve berekeningen zullen de ov-investeringen in het geliberaliseerde deel van de ov-markt in het ongunstigste geval gelijk blijven. In het meest optimistische scenario kunnen de investeringen in ov-infra met 15 procent toenemen. Voor de totale gww-productie is het effect geringer. Alleen als van de huidige budgettaire kaders wordt afgeweken en bijvoorbeeld taakstellend gekort wordt op de bdu-budgetten, is een neerwaarts effect van de marktwerking op de gww-investeringen te verwachten. De verwachting is dat verbetering van het vervoersproduct door hogere frequenties en bezettingsgraden ook tot extra gww-onderhoud zal leiden.

BUDGET 'BREDE DOELUITKERING'



BRON: EIB

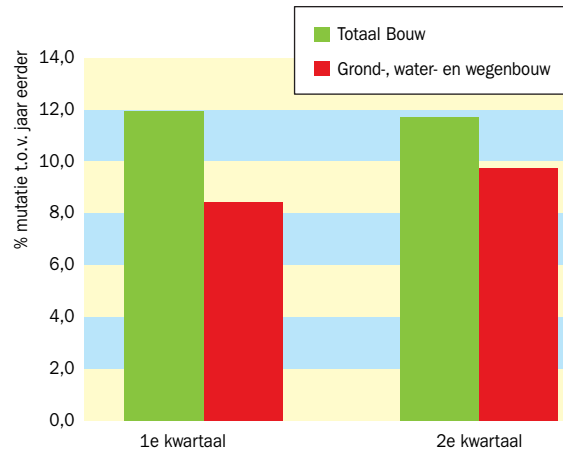
Gunstig eerste halfjaar voor gww

Voor de bedrijven in de grond-, water- en wegenbouw is de omzetting in eerste helft van 2008 gunstig verlopen. In vergelijking met dezelfde periode van 2007 steeg de omzet van de gww in de eerste zes maanden van 2008 met 9 procent. De omzetten stegen zowel in het eerste als het tweede kwartaal. In het eerste kwartaal van 2008 kwam de omzetgroei van de gww uit op 8 procent. In het tweede kwartaal liep de groei op tot 10 procent. De omzet van de totale bouw steeg in de eerste helft van 2008 met 12 procent.

Voor een deel is de uitstekende omzetting van de bouw in het eerste halfjaar van 2008 toe te schrijven aan een stijging van het aantal productieve uren. Vooral door betere weersomstandigheden (minder vorst en neerslag) was het aantal productieve uren in de eerste helft van 2008 ruim 4 procent hoger dan een jaar eerder.

De forse omzetgroei in de gww-sector, die goed is voor 18 procent van de totale omzet in de bouw, ging in de eerste helft van 2008 gepaard met een eveneens sterke toename van de kosten van gww-werken. Deze kosten waren in het eerste halfjaar van 2008 ongeveer 7 procent hoger dan een jaar eerder.

OMZETONTWIKKELING 2008



BRON: CBS

DE RUBRIEK TRENDS & CIJFERS is samengesteld onder redactie van het Economisch Instituut voor de Bouwnijverheid (EIB) en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).