Technische vragen over Motie Gemeenteraad Utrecht over BRU-concessie

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

De gemeenteraad van Utrecht heeft op 4 februari 2016 een motie aangenomen die het college van B&W van de gemeente verzoekt om de provincie Utrecht op te roepen om naast de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) de komende jaren ook eigen middelen vrij te maken om verdere groei van het openbaar vervoer te faciliteren en de sociale functie van het openbaar vervoer in stand te houden.

Naar aanleiding hiervan hebben de fracties van GroenLinks, D66, PvdA, SP, ChristenUnie en Partij voor de Dieren de volgende vragen:

1) Hoe groot is de groei in het gebruik van het openbaar vervoer in de concessie van de bestuursregio Utrecht over afgelopen jaren (2010-2015)?

De stadsregio Utrecht (BRU) kent vanuit het verleden een gestage groei. De top hiervan lag in 2009. Vanaf 2009 kende het openbaar vervoer in het oude BRUgebied een dip in reizigerskilometers en opbrengsten. Hieraan lagen verschillende oorzaken ten grondslag. Met name de recessie die begon in 2009, de bezuinigingen in 2012 en 2013 in het lijnennet en de vele werkzaamheden in met name stad en stationsgebied aan weg en railinfra. Momenteel tonen zowel de reizigerskilometers als de opbrengsten weer een opgaande lijn, 2015 liet een fors herstel zien. De gerealiseerde groei van 2015 t.o.v. 2014 was circa 6%.

Ontwikkeling reizigerskilometers op basis van opbrengstontwikkeling 2010-2015:

(in mln, op jaarbasis)	2010	2011	2012	2013	2014	2015
reizigerskilometers	253	248	236	214	212	225
Opbrengsten nominaal	61	61	61	59	59	63

2) Wat is de prognose in reizigersaantallen en reizigerskilometers in deze concessie voor de komende jaren (2016-2020)?

Meerjarenramingen voor de U-OV concessie worden gemaakt op basis van verwachte ontwikkelingen voor reizigerskilometers, maar ook voor opbrengstenontwikkeling. Deze lopen niet per definitie synchroon.

(excl. Prijsontwikkeling)	2016	2017	2018	2019	2020
reizigerskilometers	+1,25	+1,50%	+2,00%	+2,50%	+2,25%
reizigersaantallen	+1,25	+1,50%	+2,00%	+2,50%	+2,25%
Opbrengstenontwikkeling	+1,25%	+0,0%	+2.00%	+2,50%	+2,25%
Toelichting	Gemiddelde jaarlijkse groei	Lage opbrengstengroei door met name komst MBO-studentenkaart	Hogere groei door realisatie van nieuwe OV-infra en start Uithoflijn (2e deel van 2016)	Hogere groei door realisatie van nieuwe OV-infra en start Uithoflijn (effect over gehele jaar)	Hogere groei, ook vanwege sterkere (RO)-groei in Uithof en gereed zijn van infra-werken

n.b in deze prognoses is de uitvoering en wijze van fasering van GVI2 en VK nog niet meegenomen. Hierover valt in 2016 een besluit.

n.b De U-OV concessie kent een gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid. Het stadsregio gebied kent zodanig veel ontwikkelingen dat prognoses slechts globaal te maken zijn, terwijl de financiele impact (zowel positief als negatief) zeer groot kan zijn over een periode van 10 jaar (tientallen miljoenen). Daarom ligt het risico ook niet volledig bij de vervoerder. De meerjarige impact van fluctuaties ten opzichte van de prognoses werken direct door in de meerjarenbegroting van de Provincie. Jaarlijkse ontwikkeling van de werkelijke opbrengsten kan daarmee jaarlijks ook een ander meerjarenperspectief bieden.

3) Hoe hebben de reizigersinkomsten zich ontwikkeld en wat is prognose daarvoor?

Zie antwoord op vraag 1 en 2.

4) Hoe hebben de BDU-gelden voor deze concessie zich ontwikkeld en wat is de prognose daarvoor voor de komende jaren?

BRU kende net zoals de Provincie Utrecht een BDU uitkering. De stadsregio kende echter, buiten een beperkte en geoormerkte inwonersbijdrage, geen eigen middelen. De BDU vormde daarmee de enige bron die ter beschikking stond voor de exploitatie van Openbaar Vervoer. Bij de overname van BRU door de Provincie is overeengekomen dat het BRU-deel een eigen afgekaderd deel blijft binnen de begroting van de Provincie. Met andere woorden, er bestaan nog steeds geen eigen middelen en er staat een 'hek' om de BDU-inkomsten en risico's die toegewezen zijn aan het oude BRU-deel en daarmee deze concessie. Tot en met 2019 staat het beschikbare budget vast. BDU gelden werden grofweg besteed aan infra (fiets-, bus- auto- en railinfra), exploitatie bus en tram en regiotaxi. De totale ontvangen BDU-gelden zijn de afgelopen jaren flink afgenomen. Enerzijds doordat de indexering en groei van de BDU door het rijk grotendeels is afgeschaft, anderzijds door de flinke bezuiniging die in 2012 (-5%) is doorgevoerd door het Rijk. Hiervoor bestonden vaste schotten. Daling van de BDU betekende per direct ook een daling van het budget voor OV.

De BDU is inmiddels opgegaan in het Provinciefonds. Voor het Provinciefonds geldt specifiek geen indexeringsregime. De ontwikkeling van het Provinciefonds is via het zogeheten accres gekoppeld aan de ontwikkeling van de rijksuitgaven. De provincie loopt hierbij een risico omdat de OV concessies een indexatie kennen die niet parallel en soms zelfs tegengesteld loopt aan de bewegingen van dit fonds.

5) Welk deel van de totale BDU-gelden wordt besteed aan de OV-concessie en waar is dit op gebaseerd?

Zoals hierboven vermeld was verdeling gebaseerd op vaste schotten, 60% voor OV concessie en regiotram samen. 25% naar overig infra. In 2014 is besloten door BRU om vast 85% van de BDU aan OV te besteden en daarmee mogelijk te maken om te schuiven tussen de 60 en 25%. Veel van de gelden van de totale BDU liggen al vast voor de komende jaren in lopende programma's en contracten.

Door bezuinigingen in 2012 en 2013 is ook 10% bezuinigd in het lijnennet van de toenmalige concessie (efficiency/ombuiging/tariefverhoging). In 2014 werd deze bezuiniging volledig geïncasseerd door opnieuw aan te besteden en werd daarnaast een flinke aanbestedingswinst op de huidige U-OV concessie gerealiseerd. In de huidige begroting is geen groei van het lijnennet voorzien. Anders dan groei die gerealiseerd kan worden door efficiënte inzet van de middelen (minder hinder werkzaamheden en verbeterde doorstroming door aanpak knelpunten). Door de komst van de Uithoflijn is er structureel meer geld nodig voor beheer en onderhoud van de tram.

5) Klopt het beeld dat er komend jaar extra middelen worden gealloceerd om de grote reizigersgroei naar de Uithof op te vangen en dat er hierdoor binnen de concessie bezuinigd moet worden op andere lijnen?

- Ja, in het vervoerplan van U-OV voor een gewijzigde dienstregeling van 2 juli a.s. worden voorstellen gedaan om de noodzakelijke extra vervoercapaciteit in te zetten; binnen het beperkte budget betekent dat inderdaad dat op enkele slecht bezette lijnen wat minder bussen worden ingezet. Door middel van slimme aanpassingen worden de negatieve gevolgen voor de reizigers beperkt gehouden. Een begroting 2017 is er nog niet.
- Binnen het gehele netwerk ligt wel de nadruk op de Uithof als bestemmingsgebied en wordt steeds belangrijker binnen het regionaal OV. Deze vervoersgroei vergt dus inzet van meer middelen. Hiervoor zijn reeds extra middelen uit Beter Benutten Vervolg aan gealloceerd voor 2016 en 2017. Dit is echter niet voldoende en vervalt per 2018.
  Door de groeiende vervoervraag in relatie tot het gegeven budget, zullen er ook in de toekomst mogelijk keuzes gemaakt moeten worden tussen drukke (groeiende) OV-lijnen en lijnen met een negatieve of lagere vervoersontwikkeling binnen de OV-concessie. Zeker als het vervoer harder groeit dan het budget, de doorstromings(efficiency) effecten tegenvallen (die direct gekoppeld zijn aan inzet en bijdragen van wegbeheerders) en het OV-tarief hierop niet wordt aangepast (=hogere opbrengsten en daarmee aanvullende dekking), is het wel mogelijk dat hierdoor bezuinigd moet worden op andere lijnen. Voor vervoerplan 2017 worden de uitgangspunten in hetvoorjaar ter besluitvorming voorgelegd aan GS.)

6) Hoe zal deze situatie veranderen bij ingebruikname van de Uithoflijn? M.a.w., is er sprake van een tijdelijke situatie die overbrugd dient te worden?

Nee, er is slechts sprake van een tijdelijke situatie op de corridor van lijn 12. Zoals boven vermeld is de druk op het gehele netwerk structureel. De Uithoflijn lost per 2018 het capaciteitsknelpunt t.o.v. lijn 12 op en biedt slechts ruimte op deze corridor voor verdere groei naar de Uithof. De Uithoflijn kost straks jaarlijks extra exploitatiebudget en beheer en onderhoud. De Uithoflijn vangt alleen niet alle OV-groei op binnen de concessie (en zelfs niet binnen de Uithof). Alle groei faciliteren gaat gepaard met structureel ook extra capaciteit en daarmee extra budget.

Door de aanleg van de Uithoflijn/bouw stationsgebied is er wel tijdelijk meer hinder op een groot deel van het netwerk, waardoor reizigersinkomsten lager zijn en OV-exploitatiekosten overall hoger (langere rijtijden, looptijden, wijzigingen etc). Bij ingebruikname van de Uithoflijn vervalt veel hinder, ontstaat meer capaciteit, maar structureel ook hogere kosten.