College van Gedeputeerde Staten
statenbrief

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

DATUM	12 april 2016	REFERENTIE	A.K.Dekker
ONS NUMMER	817F2C6E	DOORKIESNUMMER	06-46994714
NUMMER PS	2016MME63	E-MAILADRES	arjen.dekker@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	Geen	PORTEFEUILLEHOUDER	Verbeek-Nijhof

Onderwerp Statenbrief: Vraag commissie MME m.b.t ontwikkelingen reizigersaantallen

Voorgestelde behandeling: ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

Aanleiding
In de commissie BEM (20 april 2015) heeft u in een rapportage van de risico-scan, uitgevoerd door EY, de aanbeveling kunnen lezen om de meerjarenbegroting va BRU te actualiseren op een aantal punten. Het ging hierbij onder andere om herziene inzichten in de te verwachten jaarlijkse groei van de reizigersaantallen. Het advies was om deze bij te stellen van 2,5 naar 1,5% (zie 2015BEM31-3).

Bij behandeling van de rapportage in de commissie BEM heeft de SP verzocht om het teruglopen van het reizigersaantal, in de zin van wanneer, wat, hoeveel, ter bespreking te agenderen voor de commissie MME. De toenmalig gedeputeerde heeft aangegeven dat de terugval in reizigers onder andere te maken had met het feit dat de tram in het voorgaande jaar vanwege onderhoude een tijd vervangen was door bussen. Daarbij heeft hij toegezegd om de commissie MME op het daarvoor geëigende moment een rapportage over de terugval in reizigers te zullen toesturen (zie 2015BEM36).

Bij deze willen wij uitvoering geven aan deze toezegging, door u te informeren over de ontwikkeling van het aantal reizigers die de afgelopen jaren gebruik maakten van het OV in de UOV concessie.

Voorgeschiedenis
Tot aan de volledige invoering van de OV-chipkaart waren cijfers over reizigersaantallen weinig nauwkeurig. Reizigers met bijvoorbeeld papieren abonnementen konden simpelweg reizen zonder ergens geregistreerd te worden. Gepubliceerde reizigersaantallen waren dus altijd een schatting. Dit veranderde met de invoering van de OV chipkaart vanaf 2011. Dankzij de reizigersopbrengsten weten we dat er ook daadwerkelijk fluctuaties in de reizigersaantallen hebben plaatsgevonden. In deze brief lichten we deze zaken toe, met name vanuit het gezichtspunt van de concessie Tram en Bus regio Utrecht (U-OV-concessie uitgevoerd door Qbuzz). De algemeen genoemde factoren gelden echter ook voor de concessie Provincie Utrecht (Streekconcessie uitgevoerd door Connexxion).

Meten van de reizigersaantallen
Het aantal reizigers werd tot de invoering van de OV-Chipkaart op verschillende manieren gemeten. Onder de reizigers die strippenkaarten aanschaften werden steekproefgewijs enquêtes uitgedeeld waarbij de gemaakte reizen bijgehouden konden worden. Daarnaast vonden er periodiek tellingen plaats van het aantal reizigers op een bepaalde lijn en tot slot werd uitgegaan van schattingen van chauffeurs. Al deze methodes bij elkaar gaven

echter slechts een schatting van het daadwerkelijke aantal reizigers. Pas toen de OV-Chipkaart volledig was ingevoerd werd duidelijk hoeveel reizigers er daadwerkelijk met het OV reisden. Dit bleek veel lager te liggen dan tot dan toe altijd werd aangenomen. De schattingen lagen dus in veel gevallen te hoog. Let wel, in die gevallen is het aantal passagiers dus niet gedaald, maar zijn de getallen veel nauwkeuriger bekend. Dit effect heeft landelijk plaatsgevonden. De beperkingen van de oude cijfers waren overigens bekend en veel concessieverleners waren om die reden altijd al terughoudend met het publiceren van de reizigersaantallen. Om het gebruik van het OV te monitoren werd vaak gebruik gemaakt van de reizigersopbrengsten. De opbrengsten zijn immers wel (achteraf) nauwkeurig bekend. Ook tijdens de gefaseerde opbouw van het reizen met de OV-Chipkaart was nog niet precies bekend hoeveel reizigers er waren, vooral omdat abonnementen (die tot een jaar geldig kunnen zijn) vaak als laatste verchipt werden. De overgangsperiode van de papieren kaartjes naar de OV-Chipkaart ligt tussen ongeveer 2009 en 2014. Gedurende deze tijd werden gefaseerd verschillende kaarttypen verchipt. Wat betreft de U-OV-concessie is met de afschaffing van de papieren QB-pas in januari 2015 vrijwel alles verchipt en zijn de reizigersaantallen vanaf dat moment bekend en goed vergelijkbaar. Voor de streekconcessie was dat moment de afschaffing van de UB-pas in januari 2014.

Terugval reizigersaantallen 2012-2013
Een algemene terugval in reizigers heeft plaatsgevonden vanaf 2012. Dit had meerdere redenen: de economische crisis en de daaraan gekoppelde daling in de mobiliteit, de vele werkzaamheden in het stationsgebied en het grootschalige onderhoud aan rail- en weginfrastructuur. Ook was in ditzelfde jaar het voor BRU noodzakelijk een forse bezuiniging in het netwerk door te voeren vanwege rijksbezuinigingen op de BDU. Dit zorgde direct voor dalend OV-gebruik. Het aangeboden voorzieningenniveau heeft immers een sterk effect op de reizigersaantallen: daalt het voorzieningenniveau, dan dalen de reizigersaantallen ook. Inmiddels groeit de mobiliteit weer en de reizigersaantallen ook. Het OV in Utrecht is vrijwel geheel uit een dal geklommen, waarvan het dieptepunt in 2013 lag. Dit herstel in OV-gebruik is niet alleen te danken aan het opwaartse economisch tij, maar ook aan de invoering van een nieuwe concessie (U-OV) met een vernieuwd netwerk, een grotendeels nieuw wagenpark en een marketingtechnische kwaliteitsslag: de invoering van het merk U-OV. Voor de streekconcessie geldt grotendeels hetzelfde en was 2013 in termen van reizigersaantallen ook een minder goed jaar.

De reizigersaantallen op dit moment
Hieronder staan de reizigersaantallen van de afgelopen jaren. Deze zijn redelijk nauwkeurig dankzij de OV-Chipkaart. Wel zit er nog een kleine schatting in betreffende de laatste papieren kaartjes (wagenverkoop en de kaartjes uit de kaartautomaten op het centraal station).

Concessie	2014	2015
Provincie Utrecht (Connexxion)	12,7 miljoen*	13,6 miljoen*
U-OV Bus	35,8 miljoen	37,1 miljoen
U-OV Tram	5,1 miljoen	5,9 miljoen

**) Alleen OV-Chipkaart*

Terugval reizigers tram.
Het aantal reizigers op de tram is achteruitgegaan, maar vervolgens heeft ook weer (deels) herstel plaatsgevonden. De daling had meerdere oorzaken:

1. De grootschalige vernieuwing van de trambaan. Dit noodzakelijk onderhoud heeft ervoor gezorgd dat meerdere jaren achter elkaar de tram weken of maanden niet reed. Uiteraard reden er vervangende bussen, maar een deel van de reizigers heeft destijds gebruik gemaakt van andere alternatieven en zijn dit blijven doen op het moment dat de tram weer ging rijden. Dit alternatief kan de auto of de fiets zijn, maar bijvoorbeeld ook een bestaande buslijn. Buslijn 65 is bijvoorbeeld sterk gegroeid en vermoed wordt dat dit voor een deel voormalige trampassagiers zijn. Deze reizigers zijn dus niet verloren gegaan voor het OV, maar hebben een ander reisgedrag aangenomen.
2. De verplaatsing van de halte Utrecht Centraal. Een deel van de daling in het aantal reizigers is toe te schrijven aan de verplaatsing van de eindhalte Centraal station naar het Jaarbeursplein. Deze verplaatsing was noodzakelijk om de verbouwing van het station mogelijk te maken en de aanleg van de Uithoflijn. Dit betekende vooral voor tramreizigers met bestemming het centrum van Utrecht een veel langere loopafstand. Wederom is een deel van de reizigers niet verloren gegaan voor het OV, maar zij zijn gebruik gaan maken van de bussen. De alternatieve busverbindingen zijn dan ook actief gepromoot door U-OV. Inmiddels is de jaarbeurszijde van het station gereed en deze is veel opener en aantrekkelijker geworden. Tramhalte jaarbeurszijde is nu veel meer een onderdeel van het station geworden dan het was. De reizigersaantallen van de tram stijgen dan ook weer gestaag, maar liggen (nog) niet op het niveau van voor 2012. De heropening van de tramhalte centrumzijde zal naar verwachting een sterke impuls geven aan de aantallen tramreizigers. Tot die tijd wordt met acties op het gebied van marketing en reisinformatie geprobeerd het aantal reizigers te doen stijgen.

Essentie / samenvatting
In het licht van de transitie BRU is toegezegd om de commissie MME te informeren over de terugloop in het aantal reizigers. In deze brief wordt deze vraag beantwoord door op de reizigersaantallen in te gaan en de manier

waarop deze in het verleden gemeten werden en tegenwoordig gemeten worden. Na een forse daling van het aantal reizigers in 2012-2013 zijn de reizigersaantallen nu weer aan het stijgen. Deze aantallen zijn dankzij de OV-Chipkaart tegenwoordig nauwkeuriger bekend dan in het verleden.

Meetbaar / beoogd beleidseffect
Het betreft de beantwoording van Statenvragen.

Financiële consequenties
De financiële consequenties van een daling in reizigers verschilt per concessie. Wat betreft de U-OV-concessie zal een daling in reizigersaantallen in eerste instantie de vervoerder treffen, maar op langere termijn (langer dan twee jaar), is de provincie verantwoordelijk en loopt daarmee ook financieel risico. De vervoerder en provincie Utrecht zijn namelijk samen opbrengstenverantwoordelijk. Andersom zullen eventuele overschotten op de lange termijn ook terugvloeien naar de provincie. De hierboven beschreven daling in reizigersaantallen heeft weliswaar niet gezorgd voor een tekort op de begroting, maar er was ook geen overschot. Een overschot was echter wel gepland om een spaarpot te kunnen vullen. Verwacht was dat er in 2017 ongeveer 40 miljoen (in totaal) gespaard zou zijn. Het doel was hiermee aanloopkosten naar de ingebruikname van de Uithoflijn te bekostigen. Om een indruk te geven van de orde van grootte: de BDU van voormalig BRU is ongeveer 100 miljoen per jaar tot einde afgeschermde BRU-gelden in 2019. Nu deze spaarpot niet gevuld is moet dit betaald worden uit de tot dan opgebouwde reserve van het voormalige BRU. Dit geld is aanwezig, maar zal dan niet beschikbaar zijn voor andere zaken, zoals nieuwe investeringen. Wat betreft de streekconcessie zal een daling in reizigers als eerste de vervoerder treffen daar zij minder reizigersopbrengsten heeft. Pas bij een aanbesteding voor een nieuwe concessie zal een negatieve reizigersontwikkeling doorwerken in het OV-product.

Vervolgprocedure/ voortgant
N.v.t.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten
Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
Secretaris,