MEMORANDUM

PROVINCIE :: UTRECHT

2017MME39

DATUM	6-2-2017
AAN	Commissie MME
VAN	Jacqueline Verbeek-Nijhof
DOORKIESNUMMER	
ONDERWERP	Beantwoording technische vragen: DRU-kostenontwikkeling en tarieven

Geachte leden van de commissie MME,

Na afloop van uw vergadering op 16 januari 2017 heb ik de volgende technische vragen ontvangen van de heer Joustra van de VVD-statenfractie. Het gaat hier om vervolgvragen naar aanleiding van de Statenbrief 'ontwikkeling van dienstregelingsuren en kostenontwikkeling'. Hieronder volgt de schriftelijke beantwoording van deze vragen.

1. Mag ik concluderen dat in 12 jaar tijd de subsidiebijdrage voor het OV van 59% naar 50% van de kosten is gedaald in Prov Utrecht? En is dat correct?

De subsidiebijdrage van 59% is gebaseerd op het IPO-rapport 'Decentralisatie, marktwerking en aanbestedingen in het openbaar vervoer' uit 2004 (publicatienummer 223). Belangrijke kanttekening is dat het rapport alleen gaat over de concessiegebieden waar de provincie Utrecht verantwoordelijk voor was in 2003. Het ging toen om een kleiner concessiegebied dan nu en bestond uit drie losse concessies die nog niet openbaar aanbesteed werden. Vanaf 2004 is dit gebied uitgebreid met twee concessies van het voormalige BRU tot grofweg de huidige omvang van het concessiegebied Streekvervoer Provincie Utrecht. Voor de andere delen van de provincie was het BRU als zelfstandig bestuursorgaan verantwoordelijk.
De verwachting in het IPO-rapport is dat de uitbreiding van het provinciale concessiegebied in 2004 zou resulteren in een daling van de kostendekkingsgraad door een hoger aandeel landelijk gebied en meer buslijnen.

Helaas is het niet meer mogelijk om te controleren wat precies in het IPO-rapport bij de berekening van de kostendekkingsgraad is meegenomen. Ervan uitgaande dat deze informatie klopt, dan kan gesteld worden dat, ondanks de toename van het aandeel landelijk gebied vanaf 2004, de subsidiebijdrage gedaald is van 59% in 2003 naar 52,8% in 2015 (zie jaar- en trendrapportage 2015 provincie Utrecht, voor wat betreft de streekconcessie 2015[1]). Deze verbetering sluit aan bij het landelijke beeld over de eerste openbare aanbestedingen van concessies op basis van de Wet Personenvervoer 2000. Daarbij daalde over het algemeen de subsidiebijdrage per dienstregelingsuur.

2. We zien de subsidie per dru in de regio Utrecht flink dalen maar in het streekvervoer oplopen. Hoeveel moet het vervoerstarief stijgen om eenzelfde daling in het streekvervoer te bewerkstelligen?

Zoals ook vermeld in de Statenbrief 'ontwikkeling van dienstregelingsuren en kostenontwikkeling', is de daling in de concessie Tram en Bus Regio Utrecht het resultaat van de openbare aanbesteding, waarbij o.a. de eerdere stevige efficiencymaatregelen uit 2012 en 2013 zijn geïncasseerd. Ook met de nieuwe concessie Streekvervoer Provincie Utrecht, die recentelijk is gestart, is een forse efficiencyslag behaald. Met het aanbod van Syntus daalt de subsidiebijdrage per dienstregelingsuur met ongeveer 10%.

Verder is het momenteel niet mogelijk om op afzonderlijk concessieniveau te sturen met de reizigerstarieven. Voor beide concessies is het reizigerstarief namelijk vastgelegd in het Utrechts Tarievenhuis. Hierin is expliciet en met overtuiging gekozen om reizigers niet te belasten met verschillende tarieven en constructies in de provincie Utrecht; voor reizigers bestaan concessiegrenzen immers niet.

[1] Jaar- en trendrapportage 2015 is u ter kennisname toegestuurd voor de commissievergadering MME op 3 oktober 2016.

3. Zijn de kosten per kilometer in het OV hoger dan het bedrag wat je per kilometer kan aftrekken van de belasting per kilometer (19cent)?

Het tarief voor de reiziger bestaat uit twee delen. Het opstaptarief van € 0,89 en het kilometertarief van € 0,137. Voor de korte afstand zijn de gemiddelde kilometerkosten hoger, terwijl bij langere reizen deze lager uitvallen dan € 0,19. Het omslagpunt ligt rond de 16 kilometer.

4. Bij welk tarief kan de subsidie per dru naar 0 cent?

De exploitatiesubsidie aan de vervoerders voor beide concessies samen was 55,6 mln in 2015. Indien uitgegaan wordt van een scenario met een subsidie per dru van 0 cent, bij gelijkblijvende kosten, dan is een toename van de totale reizigersopbrengsten met meer dan 60% nodig.

Het is onduidelijkheid in hoeverre een hoger tarief kan bijdragen aan het (gedeeltelijk) behalen van deze opbrengstentoename. Een hoger tarief resulteert niet alleen in meer opbrengsten maar ook in reizigersderving. Een afname van het aantal reizigers leidt vervolgens weer tot minder opbrengsten.

Prijselasticiteiten zijn complex, vooral als het gaat om ingrijpende veranderingen. Er is geen relevant onderzoek bekend waarbij gevolgen van ingrijpende prijsverhogingen in het openbaar vervoer zijn getoetst. Daardoor is het ook niet mogelijk om een precieze uitspraak te doen over eventuele tariefsverhoging.

5. Is de opwaartse prijselasticiteit per km berekend en/of getest de afgelopen jaren?

In 2012 is een onderzoek uitgevoerd naar de prijsgevoeligheid in o.a. Utrecht door de combinatie NEA- Zight-Significance. Hieruit blijkt dat er beperkt ruimte is voor prijsverhoging in het OV. Het onderzoek uit 2012 is het meest recente onderzoek naar prijsgevoeligheid in de provincie Utrecht. Recenter onderzoek naar prijsgevoeligheid in andere regio's is niet bekend. Zoals bij de vorige vraag al vermeld, is door het complexe veld waarbinnen OV en tarieven zich ontwikkelen het moeilijk om precies te onderzoeken hoe groot prijsgevoeligheden in het OV zijn.

6. Als het beginsel "de vervuiler betaald" wordt toegepast, wat is dan het km tarief voor het OV?

Het volledig compenseren van alle maatschappelijke directe en indirecte kosten, zoals alle gemeentelijke en provinciale infrastructuur, exploitatiesubsidie, organisatiekosten en milieubelasting, vraagt om gedetailleerd inzicht in deze effecten. Dit is een complexe opgave en daarom is het niet mogelijk om een antwoord te geven op uw vraag (zie ook de antwoorden op uw vragen 4 en 5).
Verder heeft het OV, als onderdeel van een multimodaal mobiliteitssysteem, ook maatschappelijke baten zoals de bereikbaarheid van onze economische kerngebieden (bv Utrecht Science Park), efficiënter gebruik van openbare ruimte in steden en dorpen, en lagere uitstoot per reizigerskilometer dan de auto.