

2018MME89

DATUM 3-4-2018

AAN Commissie MME

VAN GS -gedeputeerde Mobiliteit, Financiën, Water en Integraal Gebiedsprogramma

DOORKIESNUMMER

ONDERWERP Overzicht ontwikkeling OV-reizigers, dienstregelingsuren en concessiekosten

Geachte leden van de commissie MME,

Tijdens uw commissievergadering van 19 februari 2018 is aan u toegezegd om een overzicht te verstrekken van de ontwikkeling van reizigers, dienstregelingsuren en exploitatiesubsidie voor beide concessies. In dit memo treft u een toelichting op de historische ontwikkelingen en prognoses.

#### Status van informatie

Deze prognoses vormen de basis voor de huidige begroting 2018 (inclusief doorkijk 2019/2020) en het concept mobiliteitsprogramma 2019-2023. Jaarlijks worden deze prognoses geactualiseerd en verwerkt in de nieuwe begroting. Hierin worden de laatste inzichten meegenomen. Zo wordt de latere startdatum van de Uithoflijn, zoals begin dit jaar bekendgemaakt, verwerkt in de nieuwe begroting 2019.

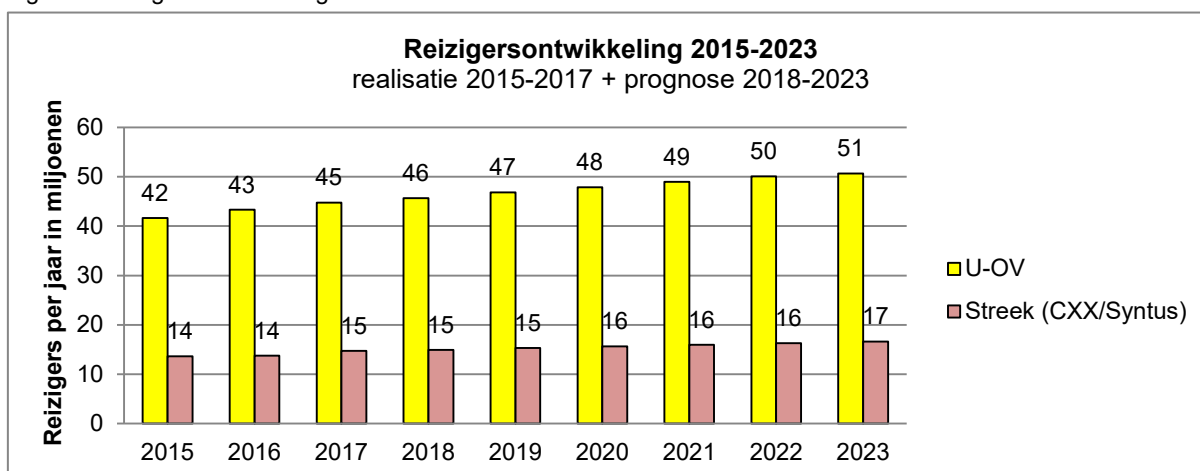
In de opgenomen prognoses is nog geen rekening gehouden met werkzaamheden aan de Ring Utrecht in de periode 2020-2026. Deze werkzaamheden vormen enerzijds een bedreiging door verslechtering van de doorstroming in en rondom Utrecht en anderzijds ook een kans voor OV als oplossingsrichting om de overlast te beperken. De effecten hiervan op de prognoses zijn nog niet bekend. Hierover loopt nu een intensief proces met Rijkswaterstaat en gemeente Utrecht. Zodra meer bekend is worden deze inzichten verwerkt.

De subsidieprognoses in dit memo vormen samen met de kosten voor regiotaxi de post 'exploitatie' in het concept mobiliteitsprogramma.

#### Ontwikkeling van het aantal reizigers

Het aantal instappers in de provincie kwam in 2017 neer op bijna 60 miljoen reizigers per jaar, waarbij 75% reist met U-OV en 25% met Syntus. De reizigersprognoses voor beide concessies lopen redelijk gelijk op en gaan uit van een groei van ongeveer 22% in de periode 2015-2023 (Figuur 1). De prognoses sluiten aan op de groeiopgave zoals geschetst in de lange termijn trajecten Schaalprong OV 2030 en U Ned 2040.

Figuur 1: reizigersontwikkeling in beide concessies

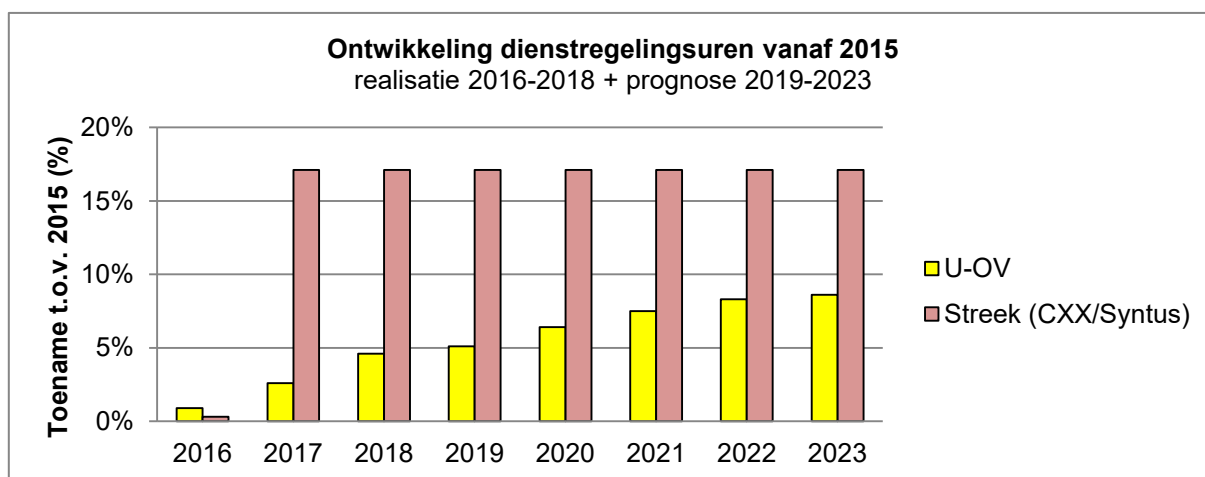


### Ontwikkeling van het vervoeraanbod (dienstregelingsuren)

Beide concessies spelen op hun eigen manier in op de vervoeropgave in de regio, bestaande uit de reizigersontwikkeling, werkzaamheden en doorstroming. Voor de concessie Streekvervoer Provincie Utrecht (Syntus) geldt dat sinds 2015 een forse toename van het vervoeraanbod heeft plaatsgevonden (Figuur 2). Belangrijke verklaring hiervoor is de start van de nieuwe concessie. Met de doorgevoerde efficiëncyslag in het netwerk met meer vraaggestuurd OV en extra dienstregelingsuren heeft Syntus onder andere toegezegd een reizigersgroei van 22% te faciliteren in de periode van 2015 tot 2023<sup>1</sup>. In de concessie Tram en Bus Regio Utrecht (U-OV) vindt ook uitbreiding plaats, maar meer gefaseerd en vraaggericht.

Belangrijke verklaring voor het verschil is de keuzes die door provincie Utrecht en het voormalig BRU zijn gemaakt bij de aanbesteding van stad- en streekvervoer. Zo is Syntus geheel opbrengstverantwoordelijk en heeft zelf de ontwikkeltaak, terwijl het bij U-OV gaat om gedeelde verantwoordelijkheden waarbij directer kan worden bijgestuurd. Hiervoor is gekozen om de ontwikkeling van U-OV beter te kunnen aanpassen aan de hoge dynamiek van het gebied waarbij vooral de bouw van de Uithoflijn en de verbouwing van Utrecht Centraal in het oog springen.

Figuur 2: ontwikkeling van dienstregelingsuren

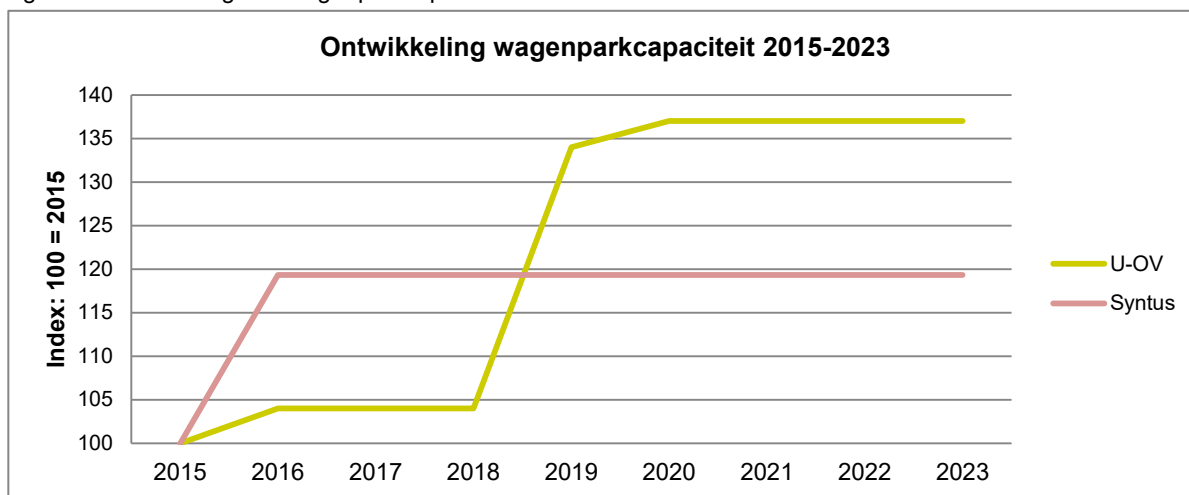


Als beide concessies met elkaar vergeleken worden dan lijkt het U-OV-aanbod relatief weinig toe te nemen tot eind 2023. Aandachtspunt hierbij is dat de ontwikkeling van dienstregelingsuren op hoofdlijnen inzicht geeft in groei, maar geen onderscheid maakt naar materieeltype. Zo biedt een dienstregelingsuur met een dubbele tram vanzelfsprekend meer capaciteit dan datzelfde dienstregelingsuur met een bus. Dit onderscheid is vooral bepalend in de U-OV concessie omdat daar in verhouding steeds meer met groter materieel gereden wordt, zoals trams en (dubbel)gelede bussen.

Figuur 3 geeft een overzicht van de ontwikkeling van het wagenpark. Bij U-OV is de capaciteit tussen 2015 en 2018 toegenomen als gevolg van extra bussen. Vanaf 2019 neemt de capaciteit toe als gevolg van de start van de Uithoflijn en de inzet van groter trammaterieel vanaf 2020. Het gevolg is dat de capaciteit van het wagenpark toeneemt met ruim 30%. Voor Syntus bedraagt de toename 19% door de instroom van extra bussen en de inzet van grotere bussen vanaf december 2016.

<sup>1</sup> Doelstelling Syntus: 'Door groei van het aantal reizigers en innovatief ontwikkelen van de concessie realiseren wij gedurende de concessie een groei in reizigerskilometers van 22%'.

Figuur 3: ontwikkeling van wagenparkcapaciteit



#### Concessiekosten prijspeil 2017 (in miljoenen, excl. infrastructuur)

Op basis van de vervoeropgave is een overzicht opgesteld van de verwachte subsidieontwikkeling voor exploitatie. Hierin zijn de historische gegevens en prognoses zoals in begroting 2018 opgenomen. De subsidiebepaling verschilt per concessie. Voor Syntus is het exploitatiebedrag in beginsel contractueel vastgelegd en stabiel (Tabel 1). Voor U-OV is de subsidie het resultaat van de reizigersopbrengsten en de exploitatiekosten. Het gevolg hiervan is dat de U-OV subsidie voortdurend in beweging is, waarbij extra reizigers en extra opbrengsten op de middellange termijn (>2 jaar) bij gaan dragen aan deze investeringen. Belangrijke voorbeelden hiervan zijn terug te zien in de periode 2018-2021 met de start van Uithoflijn en de koppeling van de twee tramlijnen Uithoflijn en sneltram Nieuwegein/IJsselstein. In deze periode neemt de exploitatiesubsidie en bijdrage aan trammaterieel toe als gevolg van grootschalige capaciteitsuitbreiding van/naar Utrecht Science Park. De reizigersgroei verloopt echter meer stapsgewijs en zorgt geleidelijk voor extra opbrengsten. Vanaf 2020 tot einde concessie zijn hiervan de eerste effecten zichtbaar en daalt de verwachte subsidie van € 50,4 mln in 2020 naar € 47,9 mln in 2023. In deze prognose komt duidelijk naar voren dat de kost voor de baat uitgaat.

Tabel 1. Prognose concessiekosten (prijspeil 2017)

Overzicht concessiekosten	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Syntus</b>									
<i>Exploitatie</i>	€ 27,2	€ 27,5	€ 29,9	€ 29,9	€ 29,9	€ 29,9	€ 29,9	€ 29,9	€ 29,9
<i>Overige (marketing)</i>	€ 0,1	€ 0,2	€ 0,4	€ 0,4	€ 0,4	€ 0,4	€ 0,4	€ 0,4	€ 0,4
<b>Totaal</b>	<b>€ 27,3</b>	<b>€ 27,7</b>	<b>€ 30,3</b>	<b>€ 30,3</b>	<b>€ 30,3</b>	<b>€ 30,3</b>	<b>€ 30,3</b>	<b>€ 30,3</b>	<b>€ 30,3</b>
<i>Kostenontwikkeling sinds 2015 (index = 2015)</i>	100	101	111	111	111	111	111	111	111
<b>U-OV</b>									
<i>Exploitatie</i>	€ 28,3	€ 29,2	€ 31,7	€ 32,8	€ 34,1	€ 34,2	€ 33,3	€ 32,3	€ 31,3
<i>Overige (marketing, ontwikkeling, veiligheid, ontwikkelbudget, etc)</i>	€ 3,5	€ 3,8	€ 3,1	€ 3,8	€ 5,9	€ 6,6	€ 6,6	€ 6,6	€ 7,1
<i>Bijdrage trammaterieel (afschrijving, onderhoud, schoonmaak, etc)</i>	€ 5,2	€ 5,2	€ 4,9	€ 7,4	€ 9,6	€ 9,6	€ 9,6	€ 9,6	€ 9,6
<b>Totaal</b>	<b>€ 37,0</b>	<b>€ 38,1</b>	<b>€ 39,7</b>	<b>€ 44,0</b>	<b>€ 49,5</b>	<b>€ 50,4</b>	<b>€ 49,5</b>	<b>€ 48,5</b>	<b>€ 47,9</b>
<i>Kostenontwikkeling sinds 2015 (index = 2015)</i>	100	103	107	119	134	136	134	131	129

Belangrijke kanttekening is dat de subsidieprognose op basis van prijspeil 2017 is opgenomen in de vastgestelde begroting. Voor beide concessies geldt dat de kosten jaarlijks geïndexeerd worden op basis van landelijke kostenindices zoals vastgelegd in de contracten. Deze index wordt pas definitief vastgesteld in het najaar van het opvolgende jaar. Dit verklaart voor een deel dan ook de toename in de periode 2015-2017.