

Behandelingsvoorstel voor de commissie Verkeer en Vervoer

Onderwerp: Verlening concessie Oost-Utrecht en de subsidiering openbaar vervoer 2003

Cie-datum : 18 november 2002

Cie-nummer:

Procedure: in GS op: 29 oktober 2002
eerdere behandeling in cie: nee
in PS: nee

inspraak: ja
op:
op:

Behandelend ambtenaar: C. Elzinga
G. van Kempen

toestel: 3740
toestel: 3469 (b.g.g. 3362)

Samenvattend stuk:

Gedeputeerde staten geven voor het exploiteren van het openbaar vervoer jaarlijks de concessie Oost-Utrecht uit. Daarnaast wordt er jaarlijks met het vervoerbedrijf een afspraak over de financiering gemaakt. De voorwaarden en procedures voor het uitgeven van de concessie zijn omschreven in de "tijdelijke regeling concessie openbaar vervoer", die het college van Gedeputeerde Staten medio december 2000 hebben goedgekeurd.

Connexxion heeft op 12 juli 2002 het beheer van de concessie voor het jaar 2003 aangevraagd en daarbij een dienstregeling- en een financieringsplan ingediend.

De onderhandelingen stonden onder grote druk van de bezuinigingen (-12%) op het openbaar vervoer, die de rijksoverheid over de periode 2003 tot en met 2006 wenst door te voeren. Bezuinigingen op de huidige dienstregeling zijn niet reëel omdat de bodem van het voorzieningenniveau is bereikt. De onderhandelingen met de vervoerder stonden dan ook volledig in het teken om het huidige voorzieningenniveau te behouden. Met de vervoerder zijn daarnaast gerichte afspraken over toegankelijkheid, sociale veiligheid en marketing gemaakt.

Ondanks de grote problemen over de bezuinigingen zijn de onderhandelingen over de concessievoorwaarden en subsidiering toch met succes afgerond.

Op hoofdlijnen hebben de afspraken met connexxion zich op de volgende beleidsaspecten gericht:

- Handhaven de huidige dienstregeling, omdat de bodem voor een aanvaardbaar voorzieningenniveau met de sanering van Soest in 2001 is bereikt;
- Een gerichte marketingcampagne voor het verkrijgen van extra reizigers (masterplan);
- Het verbeteren van de sociale veiligheid door de inzet van vic'ers, het plaatsen van camera's in bussen en de verlichting inabri's;
- Verbetering toegankelijkheid door de inzet van lage vloerbussen in Soest en Leusden;
- Het bedrijf zal voor 2003 nog aanvullende plannen voor sociale veiligheid en toegankelijkheid opstellen;
- Het verbeteren van de kostendeckingsgraad naar 43%, enerzijds door het verkrijgen van meer reizigers, anderzijds door een efficiency taakstelling.
- De tarieven van het openbaar vervoer worden met ingang van 1 januari 2003 door de rijksoverheid verhoogd met 5,5%.

Voor een gedetailleerde toelichting op de samenvatting wordt verwezen naar de toelichting.

Wordt geagendeerd:

ter advisering

ter bespreking (daarover kunnen enkele kleine opmerkingen worden geplaatst)

voor kennisgeving aannemen (daarover wordt dan ook niet gesproken in de commissie)

Toelichting behorende Cie V&V d.d. 18 november 2002

1. Inleiding.

De basis voor het besluit tot verlening van de provinciale concessie "Oost-Utrecht" is gelegd in de besluitvorming van 12 december 2000, waarbij de volgende besluiten zijn genomen:

- de indeling van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht in een zestal concessies, waarvan de provincie de concessie Oost-Utrecht beheert;
- de vaststelling van de 'tijdelijke regeling concessieovername', waarin de procedure voor de jaarlijkse concessieverlening is beschreven;
- de vaststelling van de concessievoorwaarden, en;
- de vaststelling van het streefbeeld dienstregeling, dat voor connexxion uitgangspunt is voor het opstellen van het jaarlijkse dienstregelingplan.

Gedeputeerde staten hebben op grond van de wet personenvervoer de bevoegdheid om de concessie Oost-Utrecht uit te geven. De voorwaarden en procedures zijn vastgelegd in de "tijdelijke regeling concessieovername openbaar vervoer", die in december 2000 van kracht is geworden. De regeling heeft een tijdelijk karakter totdat de concessiegebieden zijn aanbesteed.

Over de periode 10 juni 2000 tot 15 december 2001 heeft de provincie voor de eerste keer de concessie Oost-Utrecht aan connexxion verleend. Over de periode 15 december 2002 tot 15 december 2003 moet de concessie Oost-Utrecht opnieuw worden toegewezen.

2. Procedure.

De huidige concessie loopt af op 15 december 2002. Op grond van de regeling concessieovername openbaar vervoer moet Gedeputeerde staten voor het dienstregelingjaar 2002/2003 op 22 oktober 2002 een nieuwe concessie afgeven.

Bij de verlening van de concessie per 10 juni 2001 hebben gedeputeerde staten connexxion toegezegd ook de concessie voor de periode december 2002 tot december 2003 wederom aan connexxion te gunnen.

Dit onder de voorwaarde dat provincie en connexxion het eens worden over de concessievoorwaarden en de financiën.

Connexxion heeft, conform de procedure, op 12 juli 2002 een dienstregelingplan ingediend voor de concessie Oost-Utrecht, dat voldoet aan de criteria van de concessieregeling.

3. Bestuurlijke verhoudingen.

De indeling in concessiegebieden en het beheer is een gevolg van de huidige bestuurlijke verhoudingen in de provincie Utrecht. Als gevolg van het interdepartementale onderzoek openbaar vervoer (IBO-OV) en de afspraken in het strategische regeerakkoord van de regeringspartijen is de verwachting, dat de bestuurlijke verhoudingen binnenkort zullen veranderen.

De provincie Utrecht wordt op 1 januari 2004 in ieder geval eindverantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Amersfoort. Het BRU zal een deel van het openbaar vervoer per 1 juli of 1 januari 2004 overdragen, omdat het samenwerkingsverband van 23 naar 10 gemeenten gaat.

Dat betekent, dat de provincie over een groter deel verantwoordelijk wordt voor het openbaar vervoer, omdat de provincie van 7 naar 20 gemeenten uitbreidt.

Indien lijnen door het BRU in de loop van 2003 worden overgedragen, kan dit invloed op de financiële ruimte van de provincie hebben.

De ontwikkelingen hebben echter geen effect op de afspraken, die thans voor de concessie Oost-Utrecht worden gemaakt.

4. Concessievoorwaarden

De voorwaarden voor het verlenen van de concessies en het opstellen van de concessievoorwaarden hebben de provincie en het BRU in 2000 gezamenlijk opgesteld. De afgelopen maanden hebben BRU en provincie Utrecht gezamenlijk met connexxion deze voorwaarden nog eens onder de loep genomen.

Op hoofdlijnen zijn de concessievoorwaarden gelijk gebleven, waarbij wordt verwezen naar bijlage 1.

Er zijn twee wijzigingen: "De eerste wijziging betreft de informatieparagraaf (artikel 15), waarin wordt geregeld welke informatie connexxion in het kader van de concessie aan de provincie moet leveren.

Hiervoor is een “model informatieprofiel openbaar vervoer” (Mipov) opgesteld.

Dit informatieprofiel is in opdracht van de provincies in verband met de uniformiteit door het Centrum voor Vernieuwing van het Openbaar Vervoer (CVOV) ontwikkeld.

De tweede wijziging betreft afspraken over toegankelijkheid en sociale veiligheid. Er wordt in tegenstelling tot de oude voorwaarden nu veel strakker geregeld dat connexxion een plan van aanpak moet maken, waarin staat vermeld op welke wijze het bedrijf de toegankelijkheid en sociale veiligheid rondom het openbaar vervoer wenst aan te pakken. Een 1^e aanzet voor 2003 is door het bedrijf al gemaakt (zie punt 8 van de toelichting).

Deze aanvullende bepalingen zijn mede naar aanleiding van de aangescherpte verantwoordings-eisen van de rijksoverheid opgesteld.

5. Dienstregelingplan

De afgelopen jaren is de dienstregeling in de concessie Oost-Utrecht als gevolg van een lage kostendekkingsgraad stevig aangepakt. De grootste problemen waren daarbij de stadslijnen in Soest, de stadsdienst Veenendaal inclusief de industrielijnen en de scholierenlijnen.

De sanering van Soest heeft tot de meeste commotie geleid, omdat Soest veel geld in de stadsdienst heeft geïnvesteerd en het rendement helaas erg laag was. Uiteindelijk is met partijen een goede dienstregeling opgesteld.

Bij deze noodzakelijke herstructurering is gekozen voor de kansrijke lijnen, die een bijdrage leveren aan de vermindering van de congestie. Bijvoorbeeld de lijnen 56, 76, 77, 78 en 80. Daarbij is aangesloten bij de opzet van de dienstregeling op de heuvelrug van BRU en zijn uniforme uitgangspunten (streefbeeld dienstregeling) geformuleerd. Er is thans een uitgebalanceerd en dekkend netwerk van verbindende en ontsluitende lijnen, waarbij de minimum norm voor het voorzieningenniveau op 4 –6 reizigers per rit ligt.

De productie in dienstregeling uren is in vergelijking met 1997 praktisch ongewijzigd gebleven, hetgeen gelet op de bezuinigingen van de afgelopen jaren een goed resultaat is. De keuzes waren gericht op het verbeteren van de zwakke schakels in ons netwerk, een betere doorstroming (infrastructuur) en een betere inzet van materieel en personeel.

Het doel was naast de kostenefficiëntie primair meer reizigers te trekken. De leidraad voor de nieuwe dienstregeling is het “streefbeeld dienstregelingen” en de beleidsnota’s uit 1997 en 2000.

De resultaten lijken succes te hebben, omdat de meeste lijnen nu een positieve ontwikkeling van reizigers laat zien. Het is voor het landelijke karakter van dit gebied een bescheiden, maar goede ontwikkeling.

Het dienstregelingplan, dat connexxion op 12 juli 2002 voor 2003 heeft ingediend, geeft geen grote verschuivingen aan. De effecten van de aanpak van de afgelopen jaren moeten zich eerst maar eens bewijzen. Het bedrijf stelt aan de hand van de reizigersontwikkelingen de volgende wijzigingen voor:

- Uitbreiding/herziening van de spitslijnen 276/296 en 299:
Toevoegen van ritten op de spitslijnen Amersfoort/Leusden – Utrecht De Uithof en Rijnsweerd. Het gaat om een ochtend- en middagrit voor lijn 276, een tweede rit tussen de middag voor lijn 296 en een nieuwe ochtend- en middagrit voor lijn 299. Tevens wordt voorgesteld om lijn 299 niet meer door te laten rijden naar Utrecht - West, maar te beëindigen bij het provinciehuis. Dit omdat het verlengstukje in Utrecht relatief weinig reizigers trekt. Connexxion heeft hierover overleg gevoerd met de Samen Op Wegkerk, die enkele jaren geleden deze verlengde route in Utrecht had voorgesteld.
- Uitbreiding van de dienstregeling Leusden.
Voorts voorziet het dienstregelingplan in een frequentieverhoging voor lijn 77 Amersfoort -Leusden. Deze verstedelijkte buslijn heeft in de daluren nog een 60 minutendienst, hetgeen gelet op het dienstregelingpatroon niet wenselijk is. Voorgesteld wordt om de hele dag een 30-minutendienst te leveren en in de ochtend- en avondspits een 15-minutenfrequentie.
- Tot slot worden van enkele ritten de rijtijden verlengd, omdat door de verkeersdruk de bus de dienstregeling niet kan waarmaken. De omvang hiervan is echter beperkt.

De uitbreidingsvoorstellen heeft het bedrijf uiteindelijk na overleg met de provincie ingetrokken.

Als toelichting kan hierover het volgende worden opgemerkt.

De ontwikkeling van reizigers over de afgelopen jaren op lijn 77 en 78 gezamenlijk geeft een stijging van het gebruik te zien. Echter de geschatte stijging van 10% voor de uitbreidingen door het bedrijf voor de komende jaren is onvoldoende om de doelstelling van een hogere kostendekkingsgraad en bezettingsgraad te realiseren. De kosten van uitbreiding stijgen aanmerkelijk, zodat een “negatieve” businesscase ontstaat. Door de uitbreiding zal de gemiddelde kostendekkingsgraad van deze lijnen van 41% naar 39% dalen, hoewel een uitbreiding van

deze lijnen voor de toekomst wellicht een positiever beeld zou kunnen geven. Met het pakket aan maatregelen voor 2003 komt de kostendekkingsgraad op circa 43%.

De doelstelling van de rijksoverheid is om in 2010 tenminste een kostendekkingsgraad van 45% te realiseren. De provincie Utrecht heeft in haar beleidsnota's deze zelfde doelstellingen overgenomen.

Bij de spitslijnen 276 en 296 ligt het anders. De huidige dienstregeling van deze lijnen gaat min of meer uit van het traditioneel werkpatroon. De voorgestelde uitbreidingen houden meer verband met werknemers die parttime werken of waar start en eindtijd niet binnen de gebruikelijke patronen liggen. Het is bij deze lijnen meer een kwestie van verschuiven van ritten, dan het winnen van reizigers.

De voorgestelde uitbreidingen zullen dus gedeeltelijk tot gevolg hebben dat de huidige reizigers zich meer zullen spreiden over het rittenaanbod. Een slechtere in plaats van een betere bezetting is het gevolg.

Connexxion zal de huidige dienstregeling van lijn 299 handhaven.

6. Financiën.

De provincie Utrecht is de afgelopen 5 jaar geconfronteerd met zeer grote bezuinigingen (circa -8,5%).

Deze bezuinigingen, jaarlijks circa -1,6% zijn door de rijksoverheid enerzijds doorgevoerd om de kostendekkingsgraad te verbeteren. Anderzijds een gevolg van de invoering van een nieuw rijksbijdragesysteem in 1998 "de regiobekostiging".

Met de invoering van dit nieuwe bijdragesysteem voor openbaar vervoer heeft een herverdeling van middelen ten gunste van de kaderwetgebieden plaatsgevonden.

Ondanks de zware bezuinigingstaakstelling heeft de provincie Utrecht niettemin het productieniveau van de dienstregeling van 1997 weten te behouden. Er is wel een keuze gemaakt om zoveel mogelijk in kansrijke lijnen te investeren.

De door ons gerealiseerde maar bescheiden groei van circa 6% van de afgelopen 5 jaar is helaas maar ten dele door het Rijk gehonoreerd, omdat er een budgetplafond van 2% per jaar voor de gehele bedrijfstak is aangehouden. De kleinere decentrale overheden zijn dan in het nadeel. De kaderwetgebieden hebben door herverdeling het meeste profijt van de regiobekostiging gehad.

Onze financiële slagkracht is de afgelopen jaren daarom beperkt geweest.

Voor de periode 2003 tot en met 2006 heeft het Rijk nieuwe bezuinigingen tot maximaal -12,5% afgekondigd. Het grootste deel van de bezuinigingen valt in 2003 (-5,5%).

Het huidige provinciale budget en de 'reserve exploitatieverschillen openbaar vervoer' bieden voor 2003 voldoende mogelijkheden om de eerste klap op te kunnen vangen.

Provinciale bijdrage 2003.

Er wordt voorgesteld de provinciale bijdrage en taakstellende opbrengsten voor 2003 als volgt vast te stellen:

<u>Provinciale bijdrage</u> voor de uitvoering van het dienstregelingplan:	€ 4.917.000,-	
Bijdrage voor toegankelijkheid	20.000,-	
Bijdrage voor sociale veiligheid	48.000,-	
	-----	€ 4.985.000,-
<u>Taakstellende opbrengsten</u> (strippenkaart, abonnementen)		
Wordt vastgesteld op:	€ 3.515.000,-	
Tariefsverhoging (5,5%).....	112.000,-	
Effecten extra tariefverhoging NVB (1,5%)	42.000,-	
Effecten masterplan.....	84.000,-	
	-----	€ 3.753.000,-
Kostengrondslag openbaar vervoer inclusief toegankelijkheid en sociale veiligheid:		€ 8.738.000,-
Kostendekkingsgraad.....		43%

Bovengenoemde bijdragen voor sociale veiligheid en toegankelijkheid worden ingezet voor controle (vic'ers) en lage vloerbussen en hebben een structureel karakter. Daarnaast wordt eenmalig een bijdrage voor camera's in bussen ter beschikking gesteld.

Naast de provinciale bijdrage 2003 dient de bijdrage over 2001 en 2002 nog eenmalig met € 223.000,- te worden bijgesteld. Dit zijn lopende verplichtingen, die t.l.v. de 'reserve exploitatieverschillen openbaar vervoer' en het overschot van 2002 zullen worden gebracht.

Het gaat hier onder meer om een bijdrage voor een marketingcampagne, een aanvullende loon- en prijsbijstelling 2001/2002 en de herstructurering van Soest (masterplan).