

DATUM 30-11-2016

AAN Leden van de commissie MME

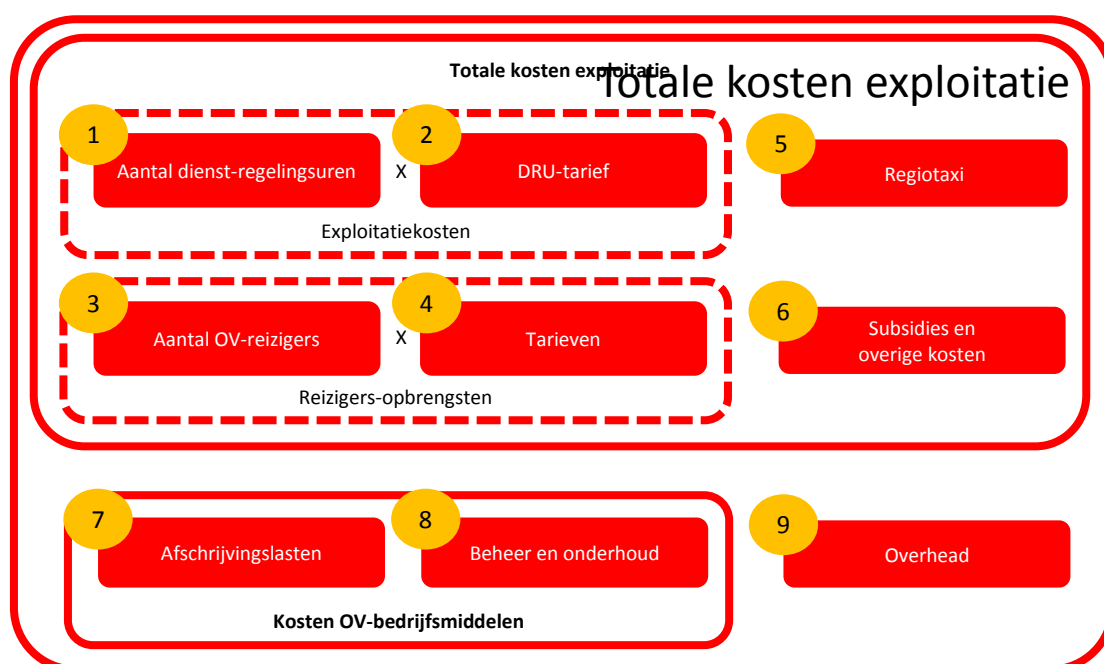
VAN Jacqueline Verbeek-Nijhof

DOORKIESNUMMER [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)

ONDERWERP Kostendeckingsgraad OV "BRU"

Geachte leden van de commissie MME,

In de informatiesessie voor de commissie MME over de 'begroting BRU' is de vraag gesteld om de kostendeckingsgraad van het OV in beeld te brengen. Deze memo verschaft inzicht in de verschillende wijzen waarop de kostendeckingsgraad in beeld kan worden gebracht en geeft toelichting op de ontwikkeling van de kostendeckingsgraad conform de begroting 2017.



Figuur 1: OV Kosten model

Verschillende definities voor kostendeckingsgraad

Op basis van de financiële overzichten zoals die in de informatiesessie zijn verschaft, kan op 4 manieren de kostendeckingsgraad in beeld worden gebracht:

1. De meest eenvoudige manier is om de directe kosten voor de dienstregeling (het aantal dienstregelingsuren maal het vergoedingstarief; knop 1 x 2) te vergelijken met de reizigersopbrengsten (knop 3 x 4).
2. Echter, er worden naast de kosten voor de dienstregeling ook kosten gemaakt voor aspecten direct gelieerd aan de dienstuitvoering (subsidies voor marketing, pilot zero emission, huur van een servicewinkel, verrichten onderzoeken, etc; knop 6). Bij manier 2 worden deze kosten ook meerekend

(de opbrengsten blijven ongewijzigd). Deze kostendekkingsgraad wordt gerapporteerd in het jaaroverzicht.

3. Bij manier 3 worden ook de beheer- en onderhoudskosten van de OV-bedrijfsmiddelen meegerekend (knop 8). Hiermee wordt bereikt dan niet alleen de beheer- en onderhoudskosten van de bussen en busstallingen (die zitten namelijk in het vergoedingstarief aan de vervoerder), maar ook de beheer- en onderhoudskosten van het trammaterieel, de traminfrastructuur en de tramremise integraal worden meegenomen.
4. Indien ook de kapitaallasten (knop 7) van de investeringen worden meegerekend, dan ontstaat een kostendekkingsgraad op manier 4.

Bij alle 4 manieren worden de huurkosten voor de tram niet meegerekend. Dit betreft namelijk een 'kasrondeje' voor het vergoeden van de beheer- en onderhoudskosten van het trammaterieel. Die kosten zijn echter al meegerekend bij de beheer- en onderhoudskosten. Daarnaast zijn alle kosten voor Regiotaxi niet meegerekend (knop 5). De Regiotaxi betreft namelijk een subsidie aan de gemeenten, waarbij kosten en opbrengsten niet apart inzichtelijk worden gemaakt. Bovendien wordt een substantieel deel van de subsidie besteed aan WMO-vervoer (niet-OV).

Ontwikkeling kostendekkingsgraad

Op basis van de bedragen die in het overzicht van de BRU-financiën bij de begroting 2017 staan, zijn de volgende kostendekkingsgraden uitgerekend:

	2015	2016	2017	2018	2019
Manier 1: subsidie vervoerder	65%	66%	67%	67%	66%
Manier 2: totale exploitatie	61%	62%	62%	62%	60%
Manier 3: idem incl B&O OV-bedrijfsmiddelen	53%	54%	54%	51%	49%
Manier 4: idem incl kapitaallasten	51%	52%	51%	47%	45%

In de tabel zijn de volgende ontwikkelingen te zien:

- De kostendekkingsgraad voor alleen de subsidiebijdrage aan de vervoerder (manier 1) laat een constant beeld zien gedurende de jaren 2015-2019. Daarmee kan geconstateerd worden dat de ontwikkeling van het lijnennet zich een op een verhoudt met de ontwikkeling van de reizigersaantallen.
- De kostendekkingsgraad voor de totale exploitatie (manier 2) incl. subsidies en overige kosten laat ook een stabiel beeld zien, met een kleine daling in 2019. Deze daling wordt veroorzaakt omdat vanaf 2019 er extra kosten worden gemaakt door de vervanging van een deel van het busmaterieel en het verplaatsen van de busstalling.
- Indien de beheer- en onderhoudskosten worden meegerekend (manier 3) dan daalt de kostendekkingsgraad vanaf 2018. Dit komt door de ingebruikname van de Uithoflijn. Dit levert vanaf 2018 hogere beheer- en onderhoudskosten op, die niet direct gecompenseerd worden door hogere reizigersopbrengsten. Daarvoor geldt dat de groei van het aantal reizigers een aantal jaren nodig heeft (ingroeitraject) om op het geoogde niveau uit te komen. De kosten gaan hierbij voor de baten uit.
- Bij manier 4, dus inclusief kapitaallasten, geldt dit effect ook. Door de reizigersgroei op de Uithoflijn (en elders in het netwerk) zal de kostendekkingsgraad vanaf 2020 weer gaan stijgen.