



DATUM	21 maart 2017	TEAM	OVE
NUMMER	81A8A52C	REFERENTIE	A.K. Dekker
UW BRIEF VAN	24 februari 2017	DOORKIESNUMMER	030-2582067
UW NUMMER	81A85D44	E-MAILADRES	arjen.dekker@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	geen	ONDERWERP	Beantwoording Statenvragen over de provinciale bijdrag aan OV

Geachte heer Joustra,

Toelichting:

Op 22 februari 2017 schreef RTVUtrecht het volgende:

PROVINCIE UTRECHT - Van alle provincies geeft Utrecht dit jaar per inwoner het meeste geld uit aan openbaar vervoer. Het gaat om een bedrag van 118 euro per persoon. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft dat bekendgemaakt.

Het bureau onderzocht wat de verwachte begroting is voor dit jaar voor alle provincies. Volgens het CBS springt Utrecht er op dit gebied boven uit. "Dat komt omdat Utrecht in het centrum van het land ligt en daardoor een verkeersknooppunt is voor treinen en bussen", vertelt een woordvoerder van het CBS.

"De provincie moet zorgen dat de trein goed bereikbaar is, daarom wordt er meer geld aan uitgegeven om dat te kunnen bewerkstelligen."

De provincie Noord-Brabant geeft per inwoner het minst uit aan openbaar vervoer: 37 euro. In Noord- en Zuid-Holland is het bedrag weliswaar nog lager met zo'n 25 euro per inwoner, maar daar wordt het openbaar vervoer deels betaald uit andere middelen.

In totaal geeft de provincie Utrecht 150 miljoen euro uit aan openbaar vervoer. Cijfers over vorige jaren zijn niet bekendgemaakt.

Naar aanleiding van dit bericht heeft de VVD de volgende vragen:

1. *Geeft provincie Utrecht van alle Provincies het meeste uit aan OV per inwoner?*

Antwoord:

Als je alleen naar de provincies kijkt: ja. Hierbij moeten de volgende zaken worden meegewogen:

- De uitgaven van de Vervoerregio Amsterdam en van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag zijn niet in de vergelijking van het CBS meegenomen, de inwoneraantallen van deze regio's echter wel. Ook de bijdrage van Prorail aan het beheer en onderhoud van regionale spoorlijnen, zoals bijvoorbeeld in Groningen en Gelderland, wordt niet meegenomen. Daarmee is de vergelijking van het CBS dus onvolledig. Indien dit wel zou zijn gedaan is het zeer de vraag of Utrecht bovenaan staat.
- Het OV in Utrecht wordt deels door een stedelijk railsysteem (tram) uitgevoerd. Railsystemen hebben een hoge vaste kostenbasis gebaseerd op spitscapaciteit. Deze hogere kostenbasis wordt slechts ten dele door de hoge capaciteit (en dus meer reizigersopbrengsten) gecompenseerd.



- In Utrecht draagt de provincie bij aan grootschalige investeringen door derden in OV-infrastructuur. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld de busbaan in Leidsche Rijn en de bustunnel bij het 5 mei-plein. Deze staan in onze provinciale begroting ook onder het OV-programma. Dit komt voort uit de werkwijze die het voormalige BRU hanteerde; in andere provincies kunnen dergelijke investeringskosten bijvoorbeeld deel uitmaken van een Investeringsprogramma Wegen en Verkeer.
- In de cijfers die gebruikt zijn door het CBS worden enige zaken meegenomen die strikt genomen geen OV zijn: zo wordt de regiotaxi in zijn geheel meegenomen, terwijl die slechts voor een klein deel als OV ingezet wordt. Daarnaast zijn bij Regiotaxi ten onrechte de bijdrage van derden niet afgetrokken. Ook zijn in deze cijfers de subsidies van de afdeling Wegen en Verkeer van het voormalig BRU meegenomen, waarbij het voornamelijk om infrastructuur voor de fiets gaat. Dat deze cijfers volledig zijn meegenomen heeft als reden dat deze activiteiten onder de provinciale afdeling OV vallen waar alle afspraken uit het BRU-hek zijn ondergebracht.

Bovenstaande zaken zorgen ervoor dat het verschil in de bestedingen tussen Utrecht en de andere provincies groter lijkt dan ze in werkelijkheid is en de rangorde ook kan verschillen.

2. *Heeft Provincie Utrecht van alle Provincies het hoogste voorzieningenniveau op het gebied van OV?*

Antwoord:

Dat kan niet zo gesteld worden. Er bestaat geen algemene definitie om voorzieningenniveau's landelijk met elkaar te vergelijken. Wel weten wij dat er in Utrecht gekozen is voor een balans tussen bereikbaarheid (zoveel mogelijk instandhouding van het voorzieningenniveau) en kosteneffectiviteit. Als voornaamste stedelijke regio in de vergelijking van het CBS zal het voorzieningenniveau van Utrecht binnen deze vergelijking waarschijnlijk relatief hoog zijn.

3. *Is er een provincie met een lager kilometertarief dan de € 0,137 van Provincie Utrecht?*

Antwoord:

In twee Zuid-Hollandse concessies wordt een lager kilometertarief gehanteerd dan in Utrecht. In de regio Rotterdam en in Almere en omgeving wordt hetzelfde kilometertarief gebruikt. Binnen Nederland hoort Utrecht dus tot de regio's met een relatief laag saldotarief. Door het landelijk afgesproken basistarief van € 0,89 is het verschil per gemiddelde OV-reis overigens klein. Ook zegt het saldotarief niets over het prijsniveau van abonnementen.

4. *Zo ja, hoeveel lager is dat absoluut en procentueel?*

Antwoord:

Het verschil is € 0,136 vs. € 0,137. Het verschil is € 0,001 per kilometer. In procenten is dat 0,7%.

5. *Varieert de klanttevredenheid van de OV-reizigers in gelijke mate als de variatie in Provinciale bestedingen voor het OV?*

Antwoord:

De klanttevredenheid varieert erg weinig over de jaren heen, wel is landelijk gezien gemiddeld een lichte stijging te zien. Bij de variatie in de bestedingen aan het OV hangt het erg van de concessie af. De concessie U-OV kent een hogere fluctuatie dan de concessie streek (Syntus). Er is geen directe relatie tussen de kosten van een concessie en de tevredenheid van de reizigers. Oftewel: hogere investeringen leiden niet tot hogere tevredenheid of andersom. Indien er bijvoorbeeld bezuinigd wordt in het aanbod zullen de meest ontevreden reizigers weglopen, waarna de overgebleven passagiers wellicht gemiddeld genomen meer tevreden kunnen zijn.

Kalenderjaar	2013	2014	2015
CROW klantenbarometer U-OV	7,3	7,5	7,5
Dienstregelingjaar	2013/2014	2014/2015	2015/2016
Kosten concessie U-OV (milj.)	31,0	28,3*	29,9*
*) voorlopige cijfers			

6. *Steunt het college deze conclusie van het CBS: "Dat komt omdat Utrecht in het centrum van het land ligt en daardoor een verkeersknooppunt is voor treinen en bussen"?*



Antwoord:

Ja en nee. De centrale ligging en het (landelijke) spoorknooppunt zijn op zich geen verklaringen dat Utrecht relatief veel geld besteed aan regionaal OV. Waarschijnlijk wordt er in Zuid- en Noord-Holland (inclusief de Metropoolregio's) evenveel of meer aan OV-bestedeerd per hoofd van de bevolking, terwijl deze niet in het centrum van het land liggen. Een verklaring van de hoge bestedingen is dat de Utrechtse regio een dichtbevolkte provincie is met veel economische activiteiten die van belang zijn voor een gebied dat de provincie-grenzen overschrijdt. Dit zorgt voor een hoog mobiliteitsprofiel: niet alleen van de eigen inwoners, maar ook inwoners uit andere provincies. Dat de provincie Utrecht verkeersknooppunt is zorgt er inderdaad voor dat in Utrecht het OV-gebruik ook relatief hoog is, maar dat komt ook door de congestie op het wegennet en het tekort aan parkeerplaatsen op de belangrijkste economische kerngebieden. Daarnaast speelt ook de sterke ruimtelijk-economische groei van Utrecht een rol in het hoge niveau van de lopende grootschalige OV-investeringen: dit hebben andere provincies –anders dan Provincie Utrecht en de Metropoolregio's- namelijk aanzien minder of helemaal niet.

7. *Zo ja, waarom is het kilometertarief een minder belangrijke factor dan de dichtheid van OV-stromen?*

Antwoord:

Het kilometertarief en de dichtheid van OV-stromen zijn beiden belangrijk voor het kostenniveau. Wel is het zo dat het effect van een tariefsaanpassing op het totaalbedrag erg beperkt is, omdat een aanpassing alleen over de reizigersopbrengsten genomen wordt. Daarnaast betekent tariefsaanpassing binnen de bestaande concessieafspraken niet dat eventuele hogere opbrengsten automatisch volledig provincie Utrecht ten goede komen. Hierover zal eerst in gesprek moeten worden gegaan met beide vervoerders. Ook zorgen tariefsstijgingen voor vraaguitval, wat een dempend effect heeft op eventuele hogere opbrengsten. Een aanpassing van de dichtheid van OV-stromen (kostenkant) geeft een sneller financieel resultaat, maar draagt het risico in zich van vraaguitval. Het effect zal financieel gezien op het totale kostenniveau beperkt zijn vanwege de hoge vaste kosten van het OV-systeem. Dit effect zal toenemen zodra de Uithoflijn in gebruik wordt genomen waarna de vaste kosten zullen stijgen ten opzichte van de variabele kosten.

Iedere OV-reiziger kost de netto-bijdragende belastingbetaler geld. In eerdere bijeenkomsten en naar aanleiding van eerdere beantwoording beschikt de VVD over deze informatie: De OV-reiziger betaalt slechts een deel van de reiskosten. De rest moet worden betaald door de netto-bijdragende belastingbetaler. Bij vervoerder Syntus moet ongeveer € 0,53, en bij U-OV € 0,33 per euro aan OV-kosten bijgelegd worden. U-OV bedient het dichtstbevolkte deel van de provincie.

8. *Bestaat er een relatie tussen de dekkingsgraad en de bevolkingsdichtheid?*

Antwoord:

Deels. De kostendekkingsgraad (percentage reizigersopbrengsten van de kosten) en de bevolkingsdichtheid hebben indirect een relatie. De kostendekkingsgraad is afhankelijk van keuzes die gemaakt worden ten opzichte van de concessievorm, modaliteit en het voorzieningenniveau. De gemaakte keuzes kunnen anders zijn naarmate de bevolkingsdichtheid verschilt, maar in de kostendekkingsgraad hoeft men dit niet persé terug te zien, omdat andere factoren ook meespelen zoals kwaliteit (doorstroming, beschikbare infrastructuur), ruimtelijke ordening (bundelen van vervoersstromen, spreiding over de dag, spreiding vervoersvraag over beide spitsrichtingen) en demografie (aantallen werkenden, studenten, gepensioneerden). Overigens is de in de vraag genoemde netto-bijdrage bij de U-OV-concessie exclusief de kosten van de tramstellen en trambaan.

9. *Zo ja, hoe verhouden die twee grootheden zich?*

Antwoord:

Er is geen direct verband dat uitdrukt hoe deze elkaar beïnvloeden.



10. *Bent u het met de VVD eens dat de hogere dekkingsgraad bij U-OV juist komt door de Utrechtse knooppuntfunctie, welke tot gevolg heeft dat meer reizigers gebruik maken van het OV?*

Antwoord:

De hogere kostendekkingsgraad en de Utrechtse knooppuntfunctie hebben indirect een relatie. De knooppuntfunctie zorgt voor een hogere vraag naar OV-mobiliteit. Provincie Utrecht kan echter kiezen tot welke hoogte deze vraag gefaciliteerd wordt en op welke manier. Zo wordt er bij U-OV sinds de efficiencyslag in 2012 expliciet gestuurd op kosteneffectiviteit. Bij de recent gestarte Syntus-concessie is ook het uitgangspunt: meer aanbod afgestemd op (potentiele) vraag. Daarnaast dragen ook de reeds genoemde investeringen in OV-infrastructuur bij aan een hogere kostendekkingsgraad in het U-OV-gebied.

11. *Is het college bereid het kilometertarief in lijn te brengen met het voorzieningenniveau, of op z'n minst in de buurt van het landelijk gemiddelde, bijvoorbeeld € 0,15?*

Antwoord:

Het komende jaar willen wij besluiten nemen over een totaalpakket aan maatregelen om de betaalbaarheid van het OV te verbeteren. Het aanpassen van de tarieven wordt hierin meegenomen als mogelijke maatregel. Zoals reeds hierboven beschreven heeft het tariefsniveau beperkte invloed op het totaal van de OV-uitgaven en zal een eventuele tariefsaanpassing in zijn eentje niet voldoende zijn om de betaalbaarheid substantieel te verbeteren. Indien tot tariefsaanpassing besloten wordt zal deze maatregel hoogstwaarschijnlijk gepaard gaan met andere maatregelen zoals bijvoorbeeld het bevorderen van de de doorstroming.

12. *Zo nee, waarom niet?*

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 11.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,

Secretaris,