

3.7

CDA:

Dank voor de informatie, wij hebben daarbij de volgende vragen:

- a. Is dit rekenmodel ook van toepassing op de andere stedelijke regio's?
- b. De kostendekking is onder de 60 % hoe verhoudt deze dekking zich met andere regio's
- c. Kan aangegeven worden hoeveel de bijdrage van het rijk is met betrekking tot deze exploitatie.
- d. Het lijkt erop dat de concessiehouder geen belang heeft bij hogere vervoersprestaties, immers de opbrengsten komen rechtstreeks in ons trambedrijf is dit een algemene regel in OV Nederland.
- e. Kan aangegeven worden hoe meerjarig de kostendekking van de SUNIJlijn in elkaar zit en wat de vervoersprestaties in die jaren zijn geweest?

Antwoord:

- a. *Het is geen rekenmodel, maar een overzicht van kosten- en opbrengstenposten van het tramvervoersysteem. In de andere regio's zijn dezelfde kosten- en opbrengstenposten van toepassing.*
- b. *Landelijk is de kostendekking circa 50%, maar dit kan per concessie- en per (tram)lijn sterk verschillen. Voor tramsystemen is de toedeling van infrastructurele kosten (beheer en onderhoud) bijvoorbeeld cruciaal: zitten bijvoorbeeld de kosten van een verkeersleiding in de vervoersconcessie of bij het beheercontract van de infrastructuur? Om een beter inzicht te krijgen in een referentie, heeft de provincie een opdracht uitgezet naar een benchmark.*
- c. *De exploitatie-, beheer- en onderhoudskosten worden geheel door de Provincie Utrecht bekostigt. Uiteraard krijgt de provincie Utrecht wel inkomsten van het Rijk via het Provinciaal Fonds (voorheen Gebundelde Doeluitkering; GDU-gelden) voor het uitvoeren van haar mobiliteitstaken.*
- d. *Dit beeld klopt niet: de vervoerder heeft er wel baat bij dat de vervoersopbrengsten stijgen in de gehele concessie, dus ook voor de tram. Hogere vervoersopbrengsten komen niet terecht bij het Trambedrijf, ofwel de beheerorganisatie. Deze heeft een vast budget binnen de provinciale begroting en dient haar taken uit te voeren binnen de vastgestelde kaders (Beheervisie Lokaal Spoor). Stijgende vervoersopbrengsten (en meer reizigers) zorgen ervoor dat er financiële ruimte is voor uitbreidingen in de concessie en daarmee hogere opbrengsten en meer omzet. In de lopende concessie loopt de vervoerder zelfs de laatste 2 jaar geheel zelf het opbrengstenrisico. De concessiehouder is dus gebaat bij reizigersgroei. Per concessie zijn hier verschillende afspraken voor gemaakt, ook landelijk. Dit is dus geen generiek uitgangspunt.*
- e. *De kostendekkingsgraad over de afgelopen jaren voor specifiek de tram, is niet bekend. In dit model is de kostendekkingsgraad voor 2022 in beeld gebracht. Qua exploitatiekosten binnen de concessie is dat jaar vrijwel vergelijkbaar met de afgelopen jaren, omdat de tramfrequentie/dienstregeling, inzet van sociale veiligheid e.d. op de SUNIJ-lijn vrijwel ongewijzigd is. De opbrengsten zijn minder eenvoudig in beeld te brengen met terugwerkende kracht, onder ander door mutaties in tarieven en kaartsoorten. Wel is vanaf 2015 het aantal instappers in de SUNIJ-tram inzichtelijk gemaakt (zie tabel hieronder). Daaruit blijkt een lichte afname vanaf 2017, na een stijging daarvoor.*

SUNIJ-lijn	2015	2016	2017	2018	2019
instappers	5.691.602	5.716.844	5.693.849	5.577.887	5.443.371

VVD:

Kunnen de slides van de presentatie Samenvatting Decisio & Movares financieel model tram opnieuw gedeeld worden, aangezien de slides veelal blanco zijn?

Antwoord:

Ja, onze excuses. Wij zullen zorgdragen voor een complete versie in overleg met de griffie (wordt als bijlage bij deze beantwoording meegestuurd).

SGP:

Wij willen n.a.v. deze brief graag een gesprek over de toekomst van ons tramsysteem. Gaan we op dit spoor verder? Zetten we het tramsysteem buiten de deur? Wij willen daarover graag een integrale discussie.

Antwoord:

In de Kadernota 2021-2024 hebben wij aangegeven dat we een verkenning starten naar een toekomstbestendige tramorganisatie. In dat kader zullen verschillende scenario's worden uitgewerkt waarover we met u in gesprek zullen gaan. Naar verwachting zal dit plaatsvinden in 2021.

PvdA:

(sheet 18) In hoeverre is het wenselijk om tegenover ruim 50 miljoen aan kosten voor de tram 'maar' minder dan 16 miljoen aan opbrengsten te hebben als provincie? Is dit vergelijkbaar met andere provincies/bestursregio's? Kunt u dit meer toelichten?

Daarnaast wordt op dezelfde sheet gemeld dat 56% gedekt is exclusief infra, mijn vraag is waarom infra daaruit is gehouden?

Antwoord:

Het provinciale beleid is erop gericht om de kostendekkingsgraad van het OV te verhogen en infrastructuur zo goed mogelijk te benutten, waardoor er zo veel mogelijk maatschappelijk baten zijn voor de provinciale uitgaven. De gepresenteerde kosten van de tram worden grotendeels veroorzaakt doordat ook de kosten van de traminfrastructuur (beheer & onderhoud) hierin zijn opgenomen. In welke mate dat vergelijkbaar is met andere provincies/bestuurregio's is niet eenduidig weer te geven. Bij andere provincies zijn de kosten voor bijvoorbeeld decentrale treindiensten ook gesplitst in infrastructurele kosten (Prorail) en exploitatie (via concessies). De bestuurregio's met tram/metro-systemen kennen ieder een eigen bekostigings- en beheer/eigendomsstructuur van zowel de (onderhandse) vervoersconcessies in de 3 grote stedelijke gebieden als ook wat betreft de lokale infrastructuur; veelal via de gemeenten. Daarnaast zijn de tram/metro-systemen in deze 3 steden ook qua schaal niet 1 op 1 te vergelijken met de Utrechtse situatie door alleen naar de totale uitgaven/inkomsten te kijken. Binnen de decentrale OV-markt zijn de twee metropoolregio's (Amsterdam en Haaglanden/Rotterdam) wel de grootste betalende wat betreft decentraal openbaar vervoer binnen Nederland; ook daar is zeker geen sprake van een kostendekkend OV-systeem.

De vraag naar een referentiebeeld is echter terecht; dat is ook de reden dat op dit moment een vervolgstudie plaatsvindt door een extern bureau om in opdracht van de Provincie Utrecht het tramvervoersysteem financieel te benchmarken met vergelijkbare tramsystemen in de andere drie stedelijke regio's. De uitkomsten hiervan worden gebruikt in de discussie over de toekomstige positionering van de tramorganisatie. Hier wordt u in 2021 bij betrokken.

De keuze om de kostendekking te presenteren zonder de beheer & onderhoudskosten van de infrastructuur is om zo de tramkostendekkingsgraad vergelijkbaar te maken met de bus en andere concessies. Hierin is het immers niet gebruikelijk om de beheer- en onderhoudskosten van infrastructuur in mee te nemen.