

Bestuursdienst  
Afdeling RO/EZ - FIA  
Steller PF Ritzema  
Onderwerp Financiële situatie OV-bureau



Bezoekadres  
Waagstraat 1

Postadres  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen

In uw antwoord  
graag datum en  
kenmerk vermelden

Wij zijn met het  
openbaar vervoer  
bereikbaar,  
buslijnen  
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over  
vertrektijden krijgt u  
via telefoon 0900-92 92

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon 06-50260048

Bijlage(n) 2

Ons kenmerk R012.2964452

Datum **2-2 FEB 2012**

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Met onze brief van 6 december 2011 [RO11.2854728] hebben wij u geïnformeerd over het tekort van het OV-bureau Groningen Drenthe over het jaar 2011. In deze brief hebben wij aangegeven dat het tekort van het OV-bureau over het jaar 2011 moet worden geschat op € 8 miljoen. Aan dit tekort lagen verschillende oorzaken ten grondslag, die na accountantscontrole door Ernst & Young zijn bevestigd.

In genoemde brief zijn de volgende oorzaken van het tekort vermeld:

- |  |           |
|--|-----------|
| 1. Negatieve nacalculaties reizigersinkomsten 2010                       | € 0,7 mln |
| 2. Toenemende reizigers aantallen met als gevolg extra versterkingsinzet | € 0,7 mln |
| 3. Toenemend beroep op kleinschalig en vraagafhankelijk OV               | € 1,6 mln |
| 4. Gestegen brandstofprijzen i.r.t. toe te passen OV-index               | € 2,0 mln |
| 5. Tegenvallende reizigersinkomsten                                      | € 3,0 mln |

Een verklaring voor het achterblijven van de reizigersinkomsten kon eind 2011 nog niet worden gegeven, hierop is inmiddels een antwoord gevonden. Het DB van het OV-bureau heeft verder een maatregelenpakket samengesteld, waarmee de geprognosticeerde tekorten over 2011 en 2012 worden afgedekt. De doorwerking van het tekort naar de toekomst is in beeld gebracht en wordt opgevangen door in 2013 door te voeren bezuinigingen. In de tabel in bijlage 1 bij deze brief zijn de geprognosticeerde tekorten en de gekozen oplossingen schematisch weergegeven.

### Leeswijzer

Met deze brief willen wij u nader informeren over de ontwikkelingen in de afgelopen maanden en de door het DB van het OV-bureau gekozen oplossingsrichting.

Wij zullen daarbij achtereenvolgens ingaan op de volgende zaken:

- Analyse achterblijvende reizigersopbrengsten
- Actualisatie van de prognose van het tekort 2011
- 2011 en 2012 dekkingsopgave (prognose) en maatregelen
- Structurele doorwerking 2013 en verder

### **Analyse achterblijvende reizigersinkomsten**

In de brief van 6 december 2011 is vermeld dat de reizigersinkomsten voor € 3,0 miljoen achterblijven bij de begroting 2011. Een sluitende verklaring hiervoor kon op dat moment nog niet worden gegeven. De reizigersinkomsten in het laatste kwartaal van 2011 zijn € 0,2 miljoen hoger uitgevallen dan verwacht, waardoor het bedrag van € 3 miljoen kan worden bijgesteld naar € 2,8 miljoen tekort ten opzichte van de begroting 2011. Een nadere analyse van de reizigersinkomsten 2011 heeft uitgewezen dat voor het achterblijven van de reizigersinkomsten ten opzichte van de begroting 2011 de volgende verklaringen met onderstaande bedragen van toepassing zijn.

- |   |           |
|---|-----------|
| 1. Meer structurele doorwerking van de resultaten 2010 dan voorzien | € 1,0 mln |
| 2. OV-chipkaart-dip   | € 1,5 mln |

Daarnaast is nog een bedrag van € 0,15 tot € 0,45 miljoen te verklaren door een optelling van kleinere bedragen, die voortvloeien uit het niet volledig correct functioneren van de OV-chipkaartapparatuur, zwart- en grijsrijden en door beperkte reizigersuitval.

In de notitie "Analyse achterblijvende reizigersopbrengsten" is een uitgebreide toelichting gegeven op bovengenoemde verklaringen en bedragen. Zie bijlage 2

### **Actualisatie van de prognose van het tekort 2011**

Eind november 2011 is het tekort over het jaar 2011 geprognosticeerd op € 8,0 miljoen. Ten opzichte van deze prognose heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan die leiden tot een bijstelling.

Ten eerste is op het OV-bureau een verplichtingenstop ingesteld in de laatste maanden van 2011, als gevolg waarvan er voor € 0,4 miljoen minder lasten zijn ontstaan, hoofdzakelijk op de post marketing en communicatie. Daarnaast leiden de decembercijfers van het CPB tot een bijgestelde raming van de nieuwe OV-index, waardoor de indexering 2011 € 0,3 miljoen minder negatief uitpakt. Tot slot zijn de geraamde reizigersinkomsten voor 2011, waarin ook de OV-chipkaartinkomsten van eind 2011 zijn verwerkt, € 0,2 miljoen hoger dan verwacht.

Deze drie ontwikkelingen zorgen samen voor een positieve bijstelling van het geraamde tekort van € 8,0 miljoen, waarmee het tekort over het jaar 2011 wordt bijgesteld naar € 7,1 miljoen.

### **Dekkingsopgave 2011 en 2012**

Op basis van de doorrekening van de dienstregeling 2011 op kostenniveau 2012 en de geprognosticeerde reizigersinkomsten 2012, wordt de totale aanvullende dekkingsopgave voor 2012 op € 4,5 miljoen geprognosticeerd. Het DB van het OV-bureau heeft een pakket aan maatregelen en bezuinigingen samengesteld dat wordt uitgevoerd in 2012, waarin de ontstane tekorten ten opzicht van de begrotingen van 2011 en 2012 worden opgevangen. Daarnaast worden maatregelen getroffen om de kans op herhaling van de ontstane financiële situatie op het OV-bureau in de toekomst tot het minimum te beperken.

### Dekking 2011 en 2012

2011: Het DB kiest ervoor om het tekort van € 7,1 miljoen over 2011 geheel te dekken uit beschikbare reserves van het OV-bureau (€ 4,5 miljoen weerstandsvermogen, € 0,9 miljoen overschot post Reisinformatie en bij het OV-bureau nog beschikbare reserveringen van € 2,6 miljoen).

2012: Voor 2012 is de aanvullende dekkingsopgave gesteld op € 4,5 miljoen. Het DB kiest er voor om de resterende reserves van het OV-bureau (€ 0,9 miljoen) in te zetten om het tekort van 2012 te verminderen. Verder kiest het DB ervoor om een pakket van € 0,5 miljoen programmakosten bureau OV-bureau te bezuinigen en voor een bedrag van € 1,5 miljoen aan bezuinigingen op de dienstregeling door te voeren in (mei) 2012.

De Colleges van Gedeputeerde Staten van de provincies Groningen en Drenthe en het College van B&W van de gemeente Groningen hebben daarop aanvullend besloten dat het overblijvende tekortbedrag (€ 1,6 miljoen) eenmalig wordt aangevuld vanuit nog niet bestemde reserveringen van BDU-middelen van de partners (volgens de vigerende GR-sleutels: Provincie Groningen 44%, Provincie Drenthe 35%, Gemeente Groningen 21%).

### **Structurele doorwerking 2013 en verder**

Voor de jaren 2013 en verder is door het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau op basis van de geprognosticeerde tekorten een bandbreedte voor bezuinigingen aangegeven, die kunnen worden geëffectueerd per ingang van de dienstregeling 2013.

### Oplossing voor de structurele doorwerking

Na de maatregelen zoals hierboven beschreven, bedraagt het structurele tekort voor de jaren 2013 en verder volgens de huidige prognose € 4,5 miljoen. Het DB zal op basis van geactualiseerde prognoses in mei 2012 een aanvullend bezuinigingspakket samenstellen, bestaande uit een tariefpakket van € 0 tot € 2 miljoen euro en een dienstregelingpakket van € 4 tot € 6 miljoen. Dit nog te realiseren pakket dient het structurele tekort te dekken en kan tevens leiden tot een heropbouw van het weerstandsvermogen bij het OV-bureau.

Besluitvorming over de invulling van de aanvullende bezuinigen zal plaatsvinden voor de zomer van 2012. Hierbij zullen de Consumentenplatforms van Groningen en Drenthe worden betrokken, evenals de Raad en Staten van de stad Groningen, provincie Groningen en provincie Drenthe.

### Overige maatregelen:

Het DB van het OV-bureau zal nadere afspraken maken met de provincie Groningen om het weerstandsvermogen vorm te geven binnen het kader van het vermogensbeheer dat door de Provincie Groningen voor het OV-bureau wordt verzorgd. Hierdoor kan in de toekomst gemakkelijker het hoofd worden geboden aan eventuele liquiditeitsvraagstukken. Er dient nader bepaald te worden welke voorwaarden hieraan verbonden worden en welke omvang het weerstandsvermogen van het OV-bureau in relatie hiermee zal krijgen.

De begroting van het OV-bureau zal vanaf de begroting 2013 conservatiever worden opgesteld. Hierbij zullen onder meer de lastenindices en de verwachte opbrengstengroei respectievelijk ruimer en minder groot worden opgenomen.

**Conclusie**

Als College ondersteunen wij de besluiten van het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau en vinden dat hiermee een oplossing is gevonden voor de ontstane problematiek. Tevens minimaliseren de gekozen oplossingsrichtingen de kans op herhaling. Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zullen u van de voortgang van dit onderwerp op de hoogte houden.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,  
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,  
drs. M.A. (Maarten) Ruys

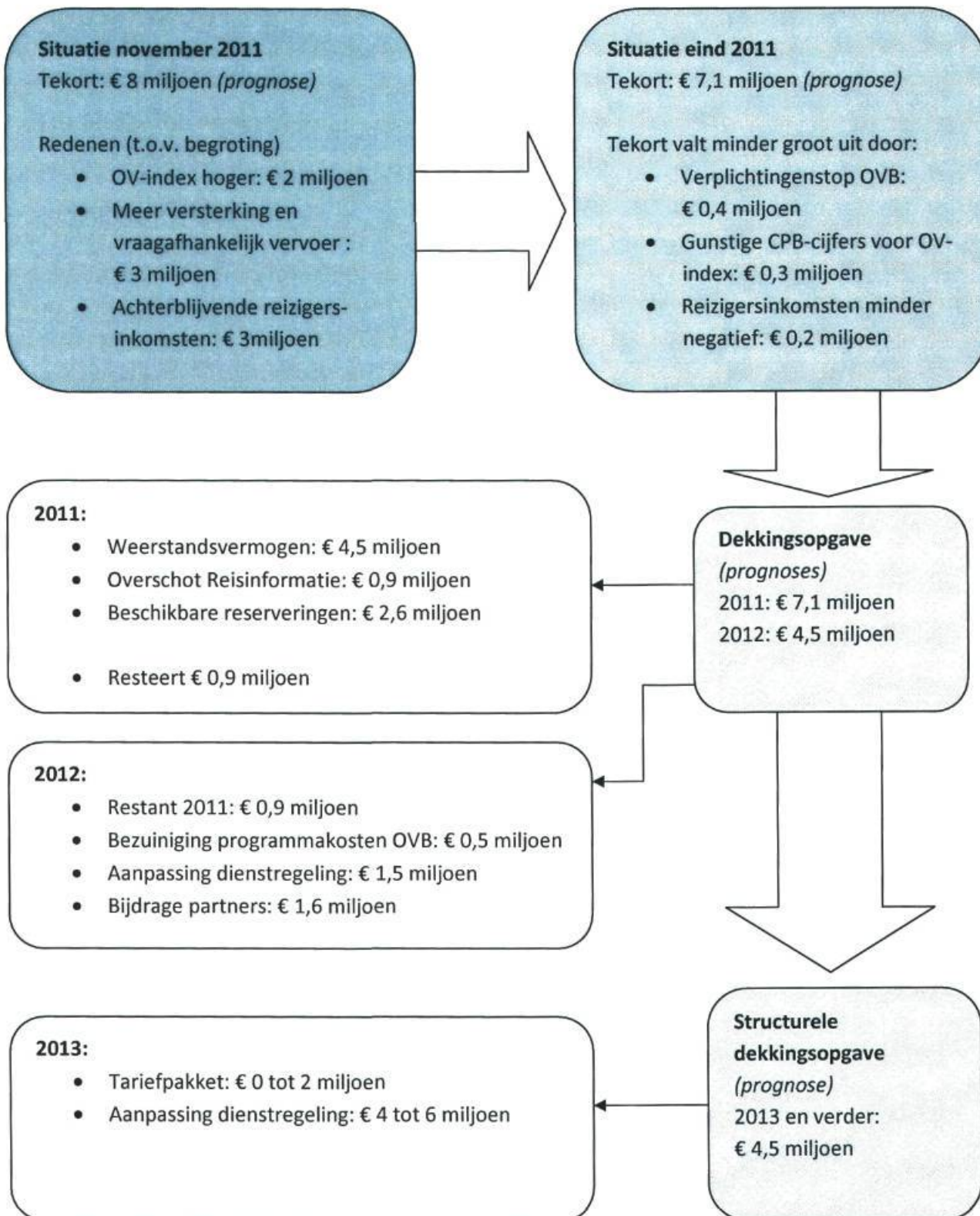


**Bijlagen**

1. Tabel tekorten en oplossingen
2. Analyse achterblijvende reizigersopbrengsten

Bijlage 1, behorende bij brief met kenmerk (RO12.2964452)

**Actualisatie en oplossingen geprognosticeerde tekorten OV-bureau Groningen Drenthe**



## **Bijlage 2: Analyse achterblijvende reizigersinkomsten**

*behorende bij brief met kenmerk RO12.2964452*

### **Inleiding**

In de brief van 6 december 2011 is vermeld dat de reizigersinkomsten voor € 3,0 miljoen achterblijven bij de begroting 2011. Een sluitende verklaring hiervoor kon op dat moment nog niet worden gegeven. In deze bijlage wordt de volledige analyse weergegeven.

Allereerst dient te worden vermeld dat de reizigersinkomsten in het laatste kwartaal van 2011 volgens actuele prognoses € 0,2 miljoen hoger zijn uitgevallen dan verwacht, waardoor het bedrag van € 3 miljoen aan achterblijvende reizigersinkomsten kan worden bijgesteld naar € 2,8 miljoen ten opzichte van de begroting 2011.

### **Analyse achterblijvende reizigersinkomsten**

In november 2011 werd duidelijk dat het OV-bureau over het jaar 2011 mogelijk met een tekort van € 8,0 miljoen zou afsluiten. In genoemde brief van 6 december 2011 is reeds opgenomen wat de oorzaken zijn van het tekort.

1.	Negatieve nacalculaties reizigersinkomsten 2010	€ 0,7 miljoen
2.	Toenemende reizigers aantallen met als gevolg extra versterkingsinzet	€ 0,7 miljoen
3.	Toenemend beroep op kleinschalig en vraagafhankelijk OV	€ 1,6 miljoen
4.	Gestegen brandstofprijzen i.r.t. toe te passen OV-index	€ 2,0 miljoen
5.	Tegenvallende reizigersinkomsten	€ 3,0 miljoen

Van dit geprognosticeerde tekort liet zich € 5,0 miljoen (de punten 1 t/m 4) goed verklaren. Een verklaring voor de tegenvallende reizigersinkomsten t.o.v. de begroting 2011 kon niet direct worden gegeven, zeker niet als wordt bedacht dat het reizigersaantal in 2011 ongeveer 4% is gestegen ten opzichte van het niveau van 2010. De uitkomsten van de nadere analyse op het punt van de tegenvallende reizigersinkomsten worden hieronder aangegeven en toegelicht.

#### *1. verklarende factoren*

Een nadere analyse wijst uit dat de verklarende factoren voor de tegenvallende reizigersinkomsten de volgende zijn:

<b>Prognose eind november</b>	<b>€ 3,0 miljoen</b>
- Te sombere prognose	- € 0,2 miljoen (werkt door in 2012)
<b>Rest</b>	<b>€ 2,8 miljoen</b>
- Te positieve doorwerking 2010-resultaten	€ 1,0 (werkt <u>deels</u> door in 2012)
- OV-chipkaart-dip	€ 1,5 mio (werkt <u>niet</u> door in 2012)
En daarnaast	
- Systeemonvolkomenheden OV-chipkaart	€ 0,05 – 0,15 miljoen (werkt door in 2012)
- Meer zwartrijden dan aangenomen	€ 0,075 – 0,1 miljoen (werkt door in 2012)
- Uitval betalende reizigers	€ 0,00 – 0,2 miljoen (werkt door in 2012)

Op basis van het bovenstaande wordt ervan uit gegaan dat de structurele doorwerking van het over 2011 geprognosticeerde tekort aan reizigersinkomsten naar 2012 en verder geschat kan worden op maximaal € 1,5 miljoen (van de 2,8 miljoen).

#### *2. onderbouwing verklarende factoren*

### *2.1 Doorwerking van de resultaten uit 2010*

In maart 2011 heeft een integrale update van de begroting 2011 plaats gevonden. Op dat moment werd nl. duidelijk dat de werkelijke reizigersinkomsten 2010 zouden achterblijven bij de begrote reizigersinkomsten 2010. De achterblijvende reizigersinkomsten 2010, ter grootte van € 2,0 miljoen, werd toen deels (€ 1,0 miljoen) gekenmerkt als incidenteel. Verder waren de - eveneens tegenvallende - nacalculaties van de landelijke verdeling van inkomsten van strippenkaarten en abonnementen (de zgn. WROOV-verdeling) pas najaar 2011 bekend, waarmee het tekort aan reizigersinkomsten over 2010 opliep met nog eens € 0,6 miljoen en daarmee uitkwam op een totaal van € 2,6 miljoen.

In 2010 heeft zich een aantal effecten voorgedaan waarvan in eerste instantie werd aangenomen dat ze een incidenteel karakter hadden. Het gaat dan om een fors aantal sneeuwdagen, ongunstige kalendereffecten, 'grijs'rijdende week/weekend-studenten door ontbrekende OV-chipkaartapparatuur en implementatieperikelen bij de nieuwe concessiehouders. In de jaarrekening 2010 is ook gemeld dat deze incidentele effecten verantwoordelijk waren voor een incidentele daling van de reizigersinkomsten van € 1,0 miljoen. Inmiddels wordt er van uitgegaan dat de omvang van deze incidentele effecten toch minder zijn dan in eerste instantie aangenomen. Dit heeft bijvoorbeeld te maken met het feit dat abonnementsvormen bij uitvaldagen wel inkomsten genereren. Omdat de inkomsten uit abonnementen iets meer dan 1/3 deel uitmaken van de totale reizigersinkomsten betekent dit dat € 0,4 miljoen van de veronderstelde incidentele reizigersinkomsten van € 1,0 miljoen als structureel moet worden gezien en daarmee ook doorwerkt in 2011.

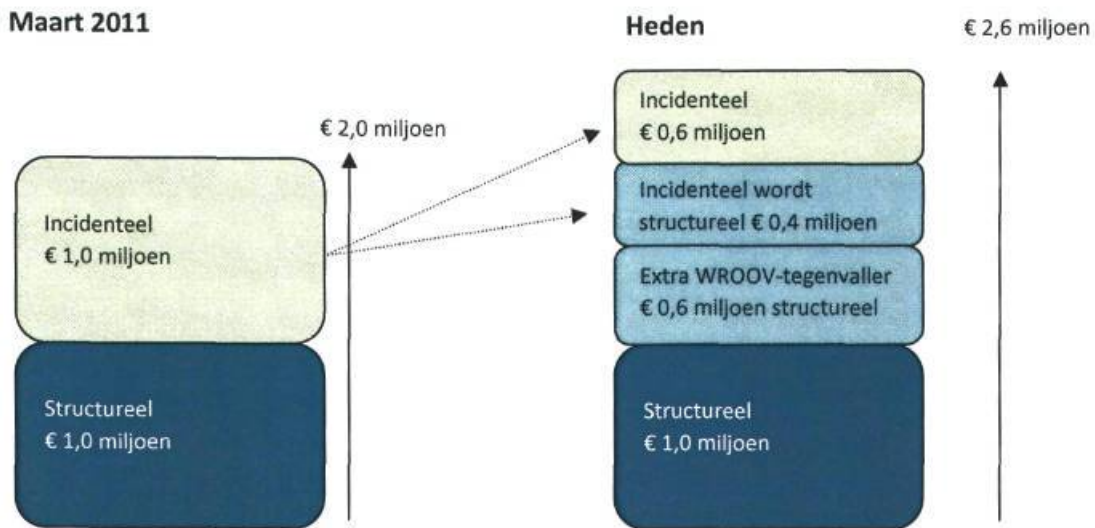
Verder kan de tegenvallende WROOV-nacalculatie 2010 van € 0,6 miljoen als structureel worden beschouwd. Als reden kan worden aangevoerd dat in november 2009 het laatste WROOV-Light onderzoek is gehouden die uiteindelijk heeft geleid tot aangepaste verdeelsleutels voor de inkomsten uit strippenkaarten en abonnementen. Voor Groningen en Drenthe heeft dit onderzoek een negatief sleuteleffect opgeleverd waardoor het OV-bureau uiteindelijk een kleiner deel uit de totale landelijke inkomstenpot 2010 heeft gekregen. De negatieve nacalculatie is daarvan het gevolg.

#### Conclusie:

Waar in maart 2011 nog werd aangenomen dat de achtergebleven reizigersinkomsten 2010 voor de helft een incidenteel karakter zou hebben blijkt dat het structurele aandeel toch groter is. Van de tegenvallende reizigersinkomsten 2010 van € 2,6 miljoen kan uiteindelijk € 2 miljoen onderbouwd als structureel worden beschouwd en hebben een doorwerkend effect naar 2011 e.v.

Aangezien in de begroting 2011 rekening is gehouden met € 1,0 miljoen aan tegenvallende reizigersinkomsten 2010 met een structureel doorwerkend effect en dit effect eigenlijk € 2,0 miljoen zou moeten zijn, is daarmee € 1,0 miljoen van de tegenvallende reizigersinkomsten in 2011 verklaard.

## Tegenvallende reizigersinkomsten 2010



### 2.2 OV-chipkaart-dip

Er is sinds het 'aanzetten' van de OV-chipkaart sprake geweest van een zogenoemde OV-chipkaart-dip. Deze treedt op door de verschuiving van het meetmoment voor opbrengsten van strippenkaarten (nl. bij levering aan de wederverkoper) naar opbrengsten van de OV-chipkaart (nl. bij het maken van de reis door de consument). Dit verklaart € 1,5 miljoen van de tegenvallende reizigersinkomsten 2011.

#### Toelichting

Van mei tot en met juni 2011 waren duidelijke signalen zichtbaar van de chipkaartdip, met een omvang van ruim € 1,0 miljoen. Dit werd duidelijk omdat de opbrengsten uit de WROOV sterk daalden t.o.v. dezelfde periode in 2010 en ook niet gecompenseerd werden door een groei van de opbrengsten uit de OV-chipkaart of Eurokaartjes. Ook in september en oktober hebben vervolgens nog veel reizigers hun oude bewaarde strippenkaarten ingezet om OV-reizen te maken wat een (minder) zichtbaar effect voor deze periode laat zien van ongeveer € 0,5 miljoen. Het laatste effect is lastiger zichtbaar te maken doordat enerzijds de eerste week van september dit jaar nog vakantieperiode was in het Noorden, en anderzijds in november 2010 door Qbuzz nogal wat eenmalige correcties zijn doorgevoerd (n.a.v. de auditresultaten van augustus/september 2010). Een goed vergelijk tussen de maanden september / oktober 2011 met dezelfde maanden in 2010 is derhalve lastig te maken.

Meer theoretisch valt ook goed te onderbouwen dat de OV-chipkaartdip € 1,5 miljoen heeft omvat:

1. De periode tussen de verkoop vanuit Vervoer Bewijzen Nederland (VBN) aan de wederverkoper en het gebruik door de klant van de strippenkaart ligt tussen de 1 tot 3 maanden, gemiddeld 2 maanden;
2. De omzet in strippenkaarten was in 2010 ongeveer € 9 miljoen;
3. De eenmalige derving (chipkaartdip – of ook: omzetting naar koop eurokaartjes) ligt op  $(2 * € 9) / 12 \text{ miljoen} = 18 / 12 \text{e miljoen} = € 1,5 \text{ miljoen}$  over de periode maart/oktober 2011.

### 2.3 Systeemwerking OV-chipkaart

Het OV-chipkaartsysteem werkt weliswaar behoorlijk goed maar nog niet volledig perfect. Dit verklaart uiteindelijk € 0,05 - 0,15 miljoen van het tekort.



### *Toelichting*

Het nog niet volledig correct functioneren van het OV-chipkaartsysteem kan in verschillende onderdelen worden onderscheiden:

1. *Uitval apparatuur:* Van uitval van apparatuur wordt gesproken als er sprake is van geen enkel functionerend apparaat op de hele bus. Naar onze waarneming bedraagt de uitval van de apparatuur tussen 2 en 3% waar we in de prognoses op basis van inschattingen van de vervoerders zijn uitgegaan van 2%. Ten opzichte van de begroting wordt een opbrengstenderving geschat van € 12.000,- per maand. Monitoring van uitval van OV-chipkaartapparatuur zal continu plaatsvinden en met vervoerders zullen nadere afspraken worden gemaakt over verdere beheersing van de uitval.
2. *Nog geen OV-chipkaartapparatuur op kleinschalig OV en ingehuurde versterkingsbussen:* voor dit vervoer is uit kostenoverwegingen mobiele apparatuur besteld. De ontwikkeling van deze apparatuur heeft echter zodanige vertraging opgelopen dat levering vóór 3 november uiteindelijk niet mogelijk bleek. De verwachting is dat de apparatuur in maart 2012 wordt geleverd. Reizigers die gebruik maken van het kleinschalig en vraagafhankelijk OV mogen tot dat moment op vertoon van hun OV-chipkaart gratis reizen. De opbrengstenderving wordt geschat op ongeveer € 30.000,- per maand vanaf 3 november 2011. Per 8/1/2012 zijn van deze kleine lijnen de (relatief) grotere scholierenlijnen in de spits tijden voorzien van voertuigen met vaste apparatuur. Voor versterkende bussen - voor zover die niet van Qbuzz of Arriva zelf zijn - geldt momenteel de regel dat deze alleen bedoeld zijn voor SOV-kaarthouders en abonneementhouders met zichtkaart. In de afgelopen periode en ook in januari wordt op de goede uitvoering hiervan door de concessiehouders intensief toegezien en bij onjuiste uitvoering direct beboet.
3. *Verkeerd toegeschreven opbrengsten:* omdat Qbuzz ook bussen uit de concessie Zuidoost Fryslân inzet op de GD-concessie en andersom (m.n. corridor Drachten – Groningen) worden opbrengsten niet altijd goed toegewezen aan de juiste concessie. Vooral nog levert dit slechts een derving op van ongeveer € 10.000,- die met terugwerkende kracht zal worden verrekend.

### *2.4 Zwartrijden*

Het percentage zwartrijden is in 2011 gemeten volgens de landelijk hiertoe aanbevolen normen. Concreet: in het afgelopen jaar zijn door onze onafhankelijke BOA's / OV-stewards 35.000 reizigers gecontroleerd en 500 boetes voor zwartrijden opgelegd. Daarmee komt het zwartrijdpercentage uit op 1,3%. Overigens is de controle-boete-verhouding in de afgelopen maanden (tot januari 2012) niet toegenomen, waardoor het OV-bureau geen reden heeft om aan te nemen dat het uitzetten van de strippenkaart heeft geleid tot een serieuze toename van het zwartrijden. Tot op heden werd uitgegaan van een zwartrijdpercentage van 1,0%.

### *Toelichting*

Voor het bepalen van een zwartrijdpercentage is een landelijke methodiek ontwikkeld in 2004. Deze methodiek is omschreven in het rapport "Nulmeting Monitor Zwartrijden Stads- en Streekvervoer 2004". Volgens deze methodiek dient een onafhankelijke partij (in Groningen en Drenthe wordt dit voor de busconcessies uitgevoerd door de OV-stewards) in een concessie van onze grootte minimaal 10.000 reizigers controleren. Dit is ook op deze wijze in het GD-bestek opgenomen: ....*De derde partij zal dit o.a. controleren per (minimaal 200 reizigers gecontroleerd), locatie of moment (minimaal 500 reizigers gecontroleerd) of concessie (minimaal 10.000 reizigers gecontroleerd)....*

Deze aanbeveling is eveneens onderdeel geworden van de systematiek van de GD-concessie: *Zwart- en grijsrijdcontroles worden door een derde partij uitgevoerd in opdracht van het OV-bureau. Het staat de concessiehouder vrij daarnaast eigen controles uit te voeren.*

*En: het zwartrijdpercentage wordt in de toekomst vastgesteld door de onafhankelijke BOA's. De concessiehouder kan chauffeurs instrueren over kaartgebruik en kaartcontrole (gesloten instapregime) en aangeven waar mogelijk zwart-grijsrijden en/of fraude plaatsvindt.*

Conclusie:

Op basis van de uitgevoerde controles is er (nog) geen reden aan te nemen dat er massaal wordt zwart gereden. Wel is het percentage geconstateerd zwartrijden iets hoger dan aangenomen wat een negatief effect heeft op de gerealiseerde reizigersinkomsten t.o.v. de begrote reizigersinkomsten. Dit negatieve effect wordt ingeschat op € 0,075 - € 0,1 miljoen (0,3% van € 25 miljoen zijnde de totale reizigersinkomsten minus de SOV-bijdrage). De uitkomsten van de in 2012 uit te voeren controles op zwart- en grijsrijden zullen nauw in de gaten worden gehouden en zo nodig worden geïntensiveerd mocht blijken dat het percentage zwartrijden toeneemt. In januari 2012 wordt verder onderzoek verricht naar het zwartrijden.

*2.5 Uitval betalende reizigers*

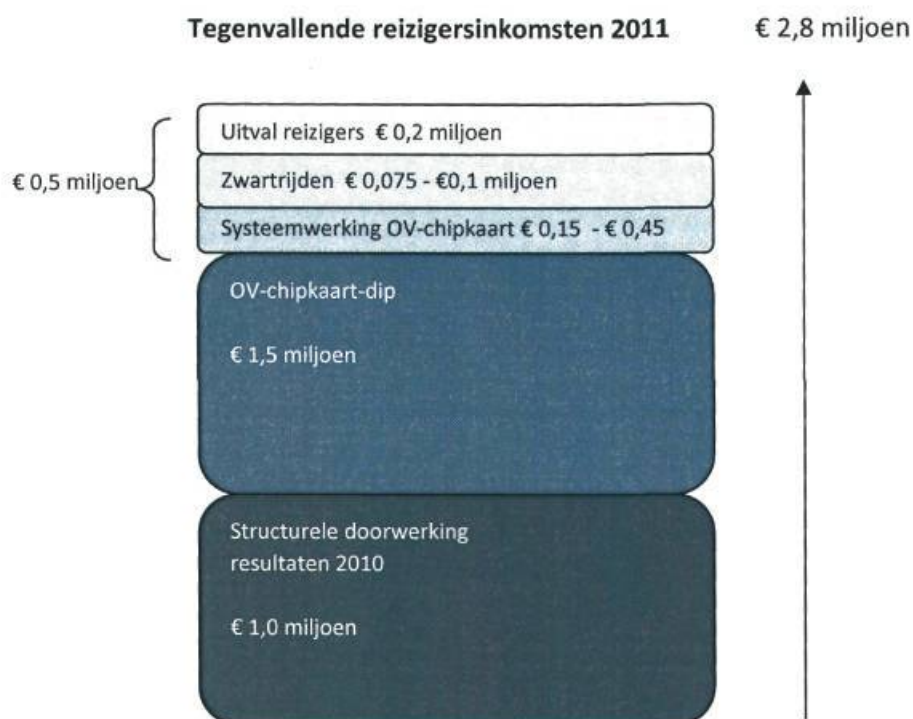
Het is niet zeker dat een aantal reizigers die normaliter met de strippenkaart betalen, met het beëindigen van de strippenkaart het OV de rug heeft toegekeerd. Hierover ontstaat de komende maanden meer zekerheid. Echter, indien dit het geval zou zijn wordt hiermee maximaal € 0,2 miljoen van het verschil verklaard.

*Toelichting*

Het OV-bureau acht het voor Groningen en Drenthe onwaarschijnlijk dat dit op grote schaal plaatsheeft. In andere delen van Nederland (waaronder Brabant) schijnt dit fenomeen wel plaats te hebben, echter steeds in combinatie met het niet beschikbaar zijn of sterk duurder worden van gemakkaartjes op de bus. Dat is in dit gebied niet het geval: de eurokaartjes zijn hier al helemaal 'gewoon' en het afgelopen jaar niet in prijs gewijzigd. De cijfers van november en december 2011 tonen ook aan dat de opbrengsten uit Eurokaartjes zijn gestegen. Dit kan worden verklaard doordat (incidentele) reizigers nog niet voor de OV-chipkaart hebben gekozen maar (voorlopig?) kiezen voor de Eurokaartjes.

Wel ziet het OV-bureau dat het aantal reizigers in november 2011 even hoog is als het aantal reizigers november 2010, terwijl in oktober 2011 nog een stijging van 13% ten opzichte van 2010 waar te nemen was, en over het jaar heen plm. 4%. Dit zou er dus op kunnen wijzen dat bepaalde groepen reizigers vanaf november gekozen hebben voor alternatieve vervoermiddelen. Anderzijds kan de uitzonderlijke zachtheid van november 2011 ook een verklaring vormen voor de in tegenstelling tot het jaarbeeld 2011 niet gegroeide reizigers aantallen over november. De komende maanden zal meer duidelijk worden in welke mate dit effect is opgetreden.

Algehele conclusie is dat de tegenvallende reizigersinkomsten 2011 vooral kunnen worden verklaard door de doorwerking van de resultaten 2010 en de OV-chipkaartdip. Zaken als zwartrijden, niet goed functioneren van OV-chipkaartapparatuur en uitval van reizigers lijken afzonderlijk een relatief beperkt effect op de reizigersinkomsten te hebben, maar vormen bij elkaar opgeteld toch een bedrag van ongeveer € 0,5 miljoen. Er is derhalve continue aandacht nodig om deze wegleffecten tot een minimum te beperken.



#### Achterblijvende reizigersinkomsten vs. stijgende reizigersaantallen

In het bovenstaande is een analyse gegeven op de achterblijvende reizigersinkomsten in 2011 ten opzichte van de begrote reizigersopbrengsten. Tegelijkertijd echter is het aantal reizigers in 2011 met 3-4% gegroeid t.o.v. 2011. Dit heeft ook geleid tot de relatief grote versterkingsinzet in 2011. De achterliggende verklaring is dat de groei van het aantal reizigers vooral wordt veroorzaakt door de groei van het aantal studentenreiskilometers. Hier staan echter geen extra inkomsten tegenover.

#### Toelichting

Het OV-bureau ontvangt – via Qbuzz en Arriva Touring - een kilometeronafhankelijke SOV-bijdrage van de Vereniging Studentenreisrecht Streekvervoer (VSS die met twee andere verenigingen voor spoor en stedelijk vervoer samen een contract met OCW hebben: het SOV-contract). Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat:

- In Groningen het percentage studenten (WO, HBO) tussen 2000 en 2010 substantieel harder is gegroeid dan het Nederlandse gemiddelde. De trend van dit moment is bovendien dat veel studenten binnen een reisafstand van een uur van de universiteit thuis bij hun ouders blijven wonen.
- Voor het studiejaar 2011-2012 hebben zich 5% meer studenten aangemeld bij de RUG en Hanzehogeschool dan het vorige collegejaar.
- Met name de verbeterde OV-voorzieningen (Qliners) vanuit plaatsen als Drachten, Emmen, Roden, Leek en Stadskanaal naar Groningen de laatste jaren voor een veel groter deel dan voorheen gevuld zijn met SOV-kaarthouders (en derhalve veel versterking nodig is).

- Mede in samenhang met voorgaande punten het OV-bureau erg veel extra versterking nodig heeft op de 'CS-Zernikebussen' (stadslijnen lijnen 11 en 15) die immers ook nog de doorvoer van studenten naar Zernike verzorgen vanuit de omliggende spoorplaatsen als Assen, Veendam, Delfzijl/Appingedam, Leeuwarden etc.

Conclusie:

Groei van het aantal studenten leidt in principe tot meerkosten voor het OV-bureau. Daarnaast lijkt de verdeelsystematiek van de SOV-gelden op het eerste gezicht in het nadeel van het OV-bureau te werken omdat groei niet of niet in zijn geheel doorwerkt in de verdeelsystematiek. Sinds enkele maanden is contact met VSS om de mogelijkheden van een verdeelsystematiek op basis de feitelijke reizen/reiskilometers te bespreken. Bovendien wordt draagvlak in IPO-verband gezocht om, zeker als opbrengstverantwoordelijke overheden, beter betrokken te worden systeemwijzigingen en bij (her)onderhandelingen met OC&W.