

Actualisatie van de internationale benchmark OV

juni 2015

Presentatie – eindrapport

Agenda

- Kadering van de opdracht
- Overzicht van de benchmarkregio's
- Belangrijkste conclusies
- Onderbouwing van elke conclusie met indicatoren

Kadering van de opdracht

Kadering van de opdracht

Onderwerp

- 2009: Internationale benchmarkstudie Openbaar Vervoer in opdracht van Vlaamse Overheid – Departement MOW
- 2014: Update met data voor 2009-**2013**

Vraag Parlement in 2009

- Nagaan of de investeringen in openbaar vervoer in Vlaanderen en de bereikte resultaten de best haalbare zijn in vergelijking met de buurlanden:

Onderzoeks -vragen 2009

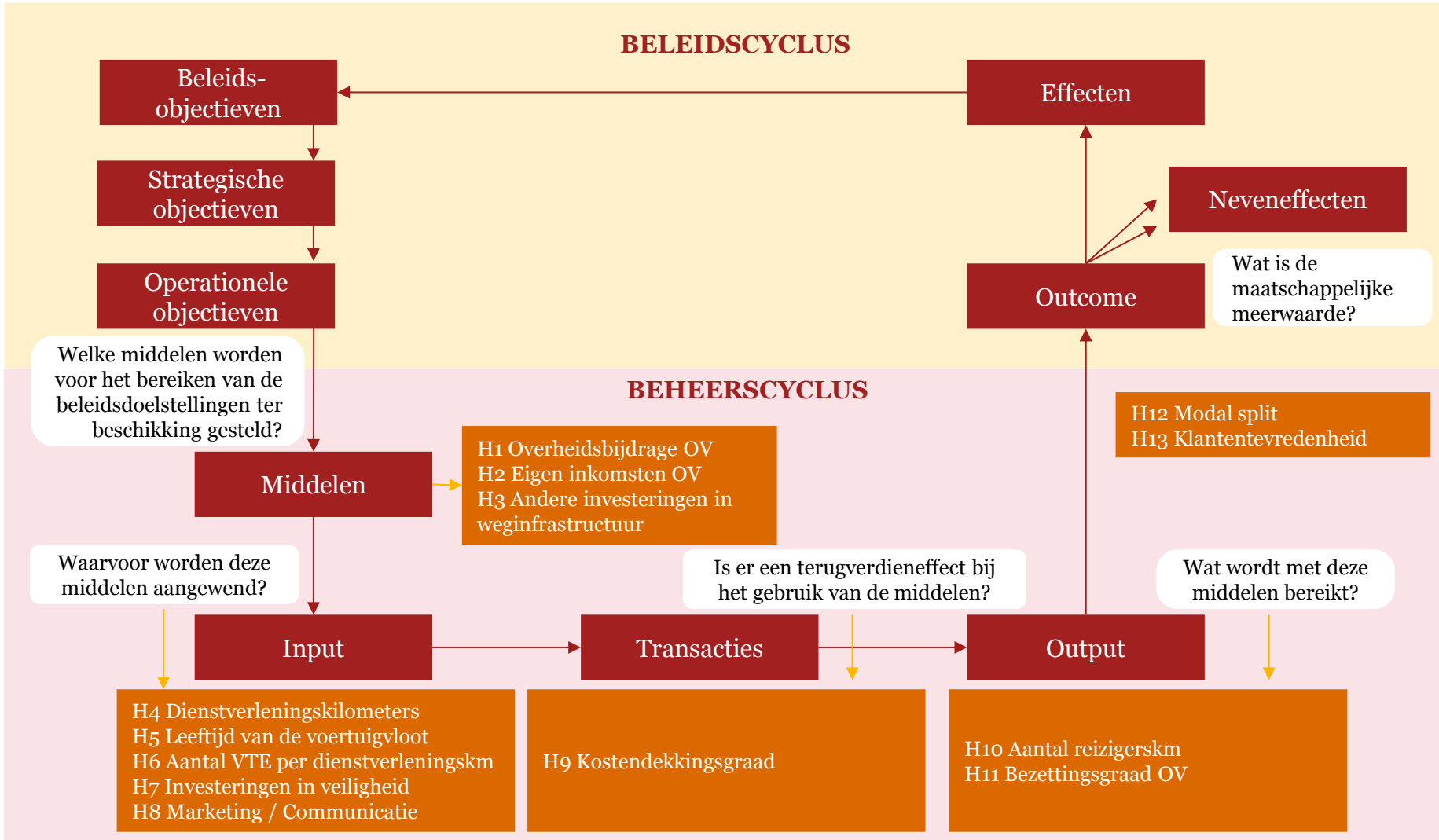
- Waar stond Vlaanderen 10 jaar geleden op vlak van openbaar vervoer, en waar staat het nu?
- Hoe is de evolutie geweest in de omliggende regio's?
- Waar is Vlaanderen voorop en waar zijn er nog verbeterpunten?
- En wat zijn op basis van deze analyse de beleidsaanbevelingen voor de toekomst?

Kadering van de opdracht

Scope

- 3 benchmarkregio's geselecteerd op basis van socio-economische en demografische vergelijkbaarheid (niet de organisatorische):
 - Vlaanderen (VL)
 - Schotland (SCT)
 - Zuid-Nederland (ZNL)
 - Nordrhein-Westfalen (NRW)
- Voor sommige regio's wordt gewerkt met subsets van data omdat de data vaak niet op regioniveau beschikbaar is en/of omdat de data voor een subset meer representatief zijn voor Vlaanderen.
 - VL (steeds heel Vlaanderen – De Lijn en exploitanten)
 - SCT
 - ZNL >Stadsregio Rotterdam >RET (publiek OV-bedrijf R'dam)
 - NRW>Regio Keulen-Aken-Bonn >KVB (publiek OV-bedrijf Keulen)
- 13 indicatoren die geënt zijn op de **beleids- en beheerscyclus voor geregeld vervoer** (geen leerlingenvervoer)

Indicatoren op basis van beleids- en beheerscyclus



Overzicht van de benchmarkregio's

Marktmodel in de benchmarkregio's

Vlaanderen VL	Schotland SCT	Zuid-Nederland Z-NL	Nordrhein- Westfalen NRW
<ul style="list-style-type: none">Centrale regiefunctie bij 1 OV-bedrijf voor tram en busOok vraaggestuurd vervoer (belbussen)Deel van het aanbod door private exploitanten1 tariefplan voor de hele regioBasismobiliteit	<p>Gedecentraliseerd model met private en publieke trajecten/operatoren:</p> <ul style="list-style-type: none">3 beleidsniveaus: nationaal, RTP's, lokale overhedenInitiatiefrecht voor private sectorKoepelorganisatie biedt neutrale reisinfo	<p>Gedecentraliseerd model met aan- en inbesteding vervoersgebieden:</p> <ul style="list-style-type: none">2012: Wet Aanbestedingsvrijheid OVConcessievormen verschillen volgens:<ul style="list-style-type: none">OntwikkelfunctieOpbrengstrisicoBonus/malus-regeling	<p>Sterk gedecentraliseerd model met in-house en private operatoren:</p> <ul style="list-style-type: none">Veel mogelijke organisatievormenCross financiering via gemeentelijke holdings - cross sectorBudgettaire toestand OV sterk afhankelijk van de solvabiliteit van de gemeente

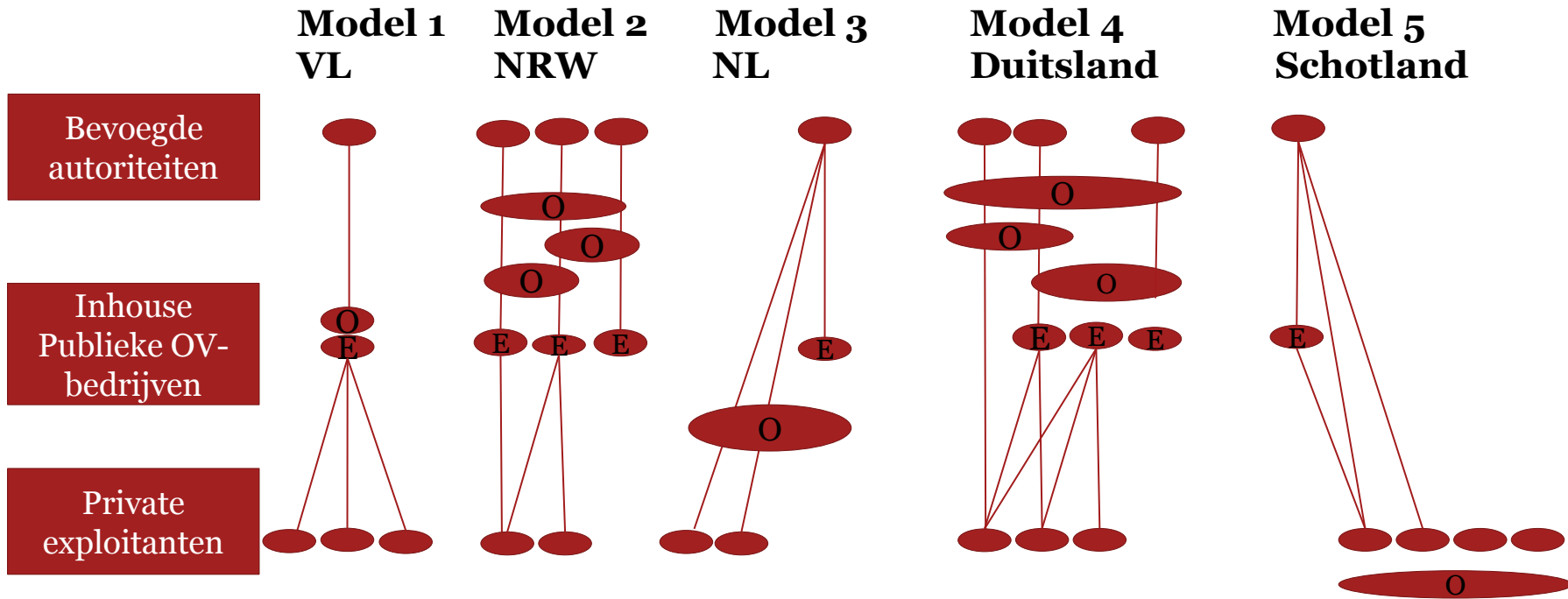
Europa

Sinds 2009 nieuw regelgevend kader op vlak

- van :
- organisatie-financiering
 - milieubewust aankopen
 - overheidsopdrachten

Marktmodellen

Samenvatting op hoofdlijnen



Legende

- O** Organisatie en coördinatie: bepalen tariefplan, marketing, reizigersinformatie, sociale veiligheid,..
- E** Exploitatie

Belangrijkste conclusies

Belangrijkste resultaten

Inzichten uit 2009 worden ook in 2015 bevestigd

1. Er blijft een groot verschil in kostendekkingsgraad tussen regio's (15%=>75%) maar die is ook een gevolg van:
 - het marktmodel
 - de berekeningswijze
2. De lage “netto” kostendekkingsgraad in Vlaanderen wordt vooral veroorzaakt door relatief lage eigen inkomsten (vooral voor abonnementen)
3. Indicatoren die wijzen op efficiëntie van de exploitatie verschillen niet merkkelijk tussen Vlaanderen en de andere regio's
4. Er is geen rechtstreeks verband tussen lage tarieven en het aandeel van BTM in het totaal aantal verplaatsingen
5. Er is een indicatie dat de OV-markt schaal- en scopevoordelen kent

1. Verschillen in kostendekkingsgraad

$$\text{KDG} = \frac{\text{operationele inkomsten (betaald door reizigers)}}{\text{operationele uitgaven voor exploitatie}}$$

Operationele kosten die **niet** worden gedekt door operationele inkomsten worden in de benchmarkregio's vergoed **door de overheid**.

Ofwel direct via dotaties, subsidies, doelgroepcompensaties enz...
of indirect via cross-subsidies met andere beleidsdomeinen of via kapitaalsverhogingen door de publieke aandeelhouders.

De overheid subsidieert in de meeste regio's ook de infrastructuur. Deze kosten worden niet meegerekend in de kostendekkingsgraad.

De kostendekkingsgraad is een indicatie voor het **autofinancieringspotentieel** van het OV-bedrijf.

1. Verschillen in kostendeckingsgraad

Vlaanderen

Kostendeckking subsidiabele infrastructuur
is buiten scope (afschrijvingen /
kapitaalsubsidies)



Overheid financiert
De Lijn



Kostendeckking: 17,3%

De Lijn financiert
exploitanten



1. Verschillen in kostendeckingsgraad

Nord Rhein Westfalen (NRW)

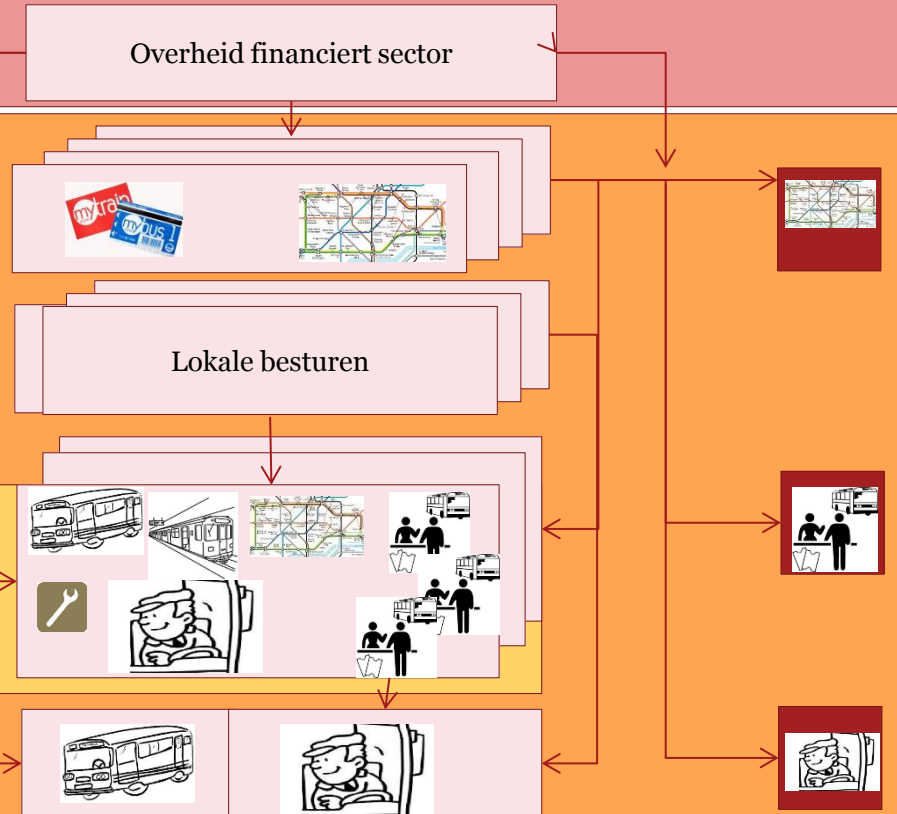
Kostendekking subsidiabele
infrastructuur buiten scope
(afschrijvingen / kapitaalsubsidies)

Kostendekking ???

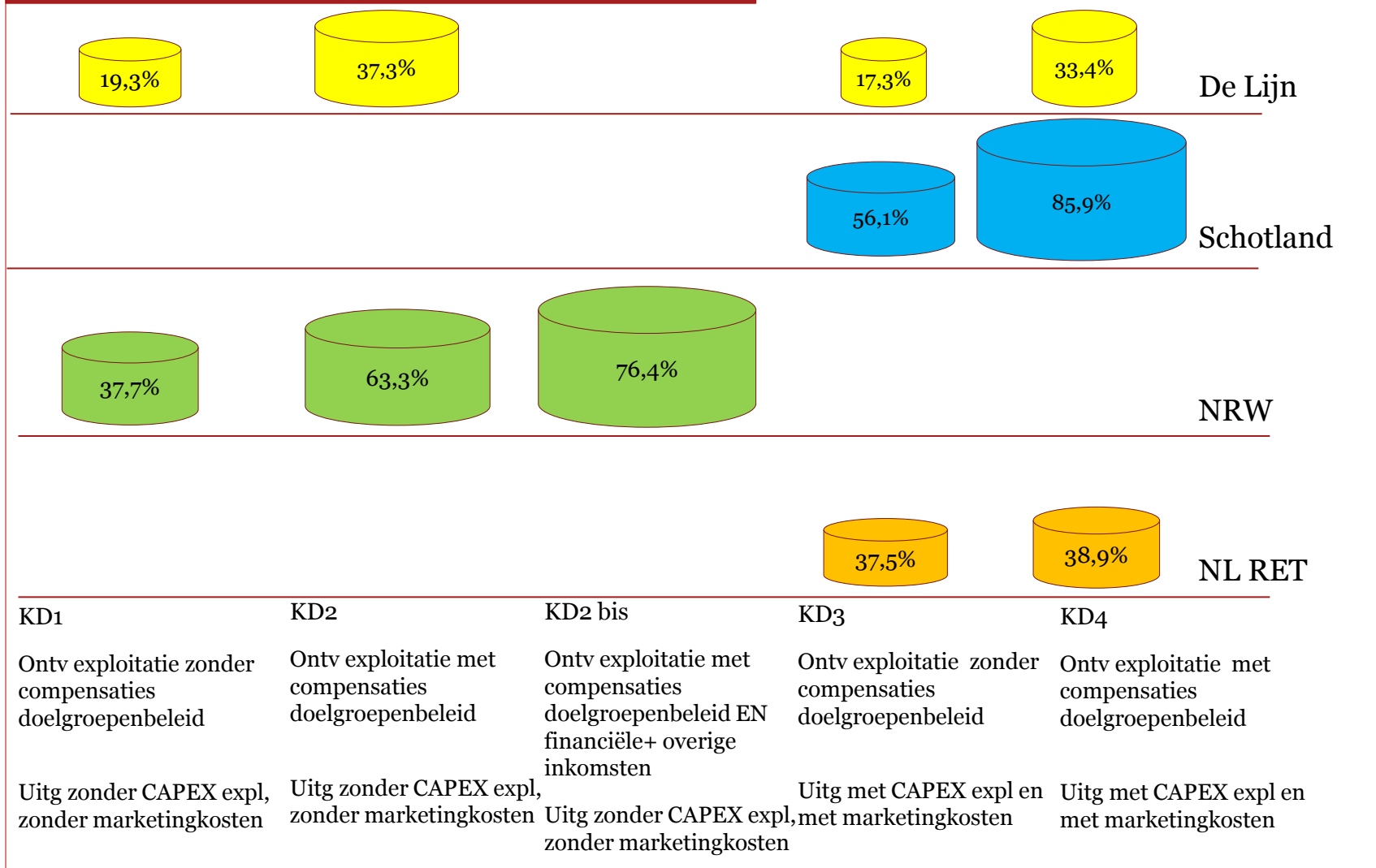
Kostendekking 76%

Overheid financiert sector

Lokale besturen



Herberekening kostendeckingsgraad volgens gelijke teller en noemer in elke regio



KD1

Ontv exploitatie zonder compensaties doelgroepenbeleid

Uitg zonder CAPEX expl, zonder marketingkosten

KD2

Ontv exploitatie met compensaties doelgroepenbeleid

Uitg zonder CAPEX expl, zonder marketingkosten

KD2 bis

Ontv exploitatie met compensaties doelgroepenbeleid EN financiële+ overige inkomsten

Uitg zonder CAPEX expl, zonder marketingkosten

KD3

Ontv exploitatie zonder compensaties doelgroepenbeleid

Uitg met CAPEX expl en met marketingkosten

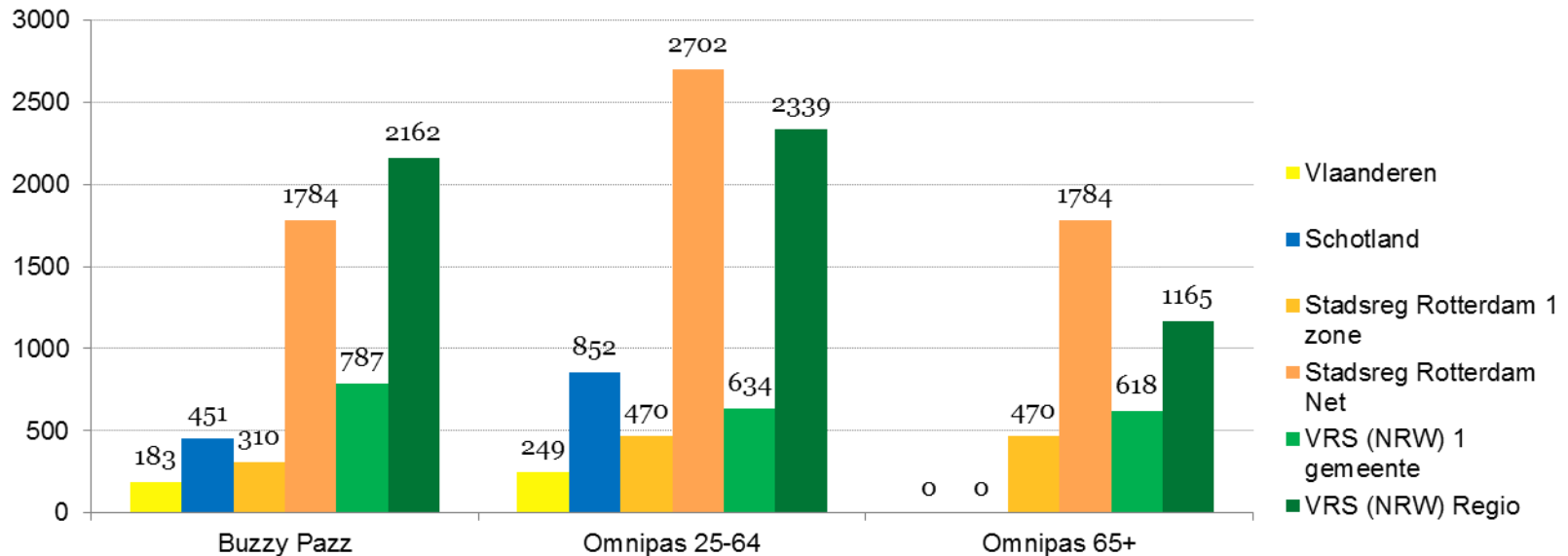
KD4

Ontv exploitatie met compensaties doelgroepenbeleid

Uitg met CAPEX expl en met marketingkosten

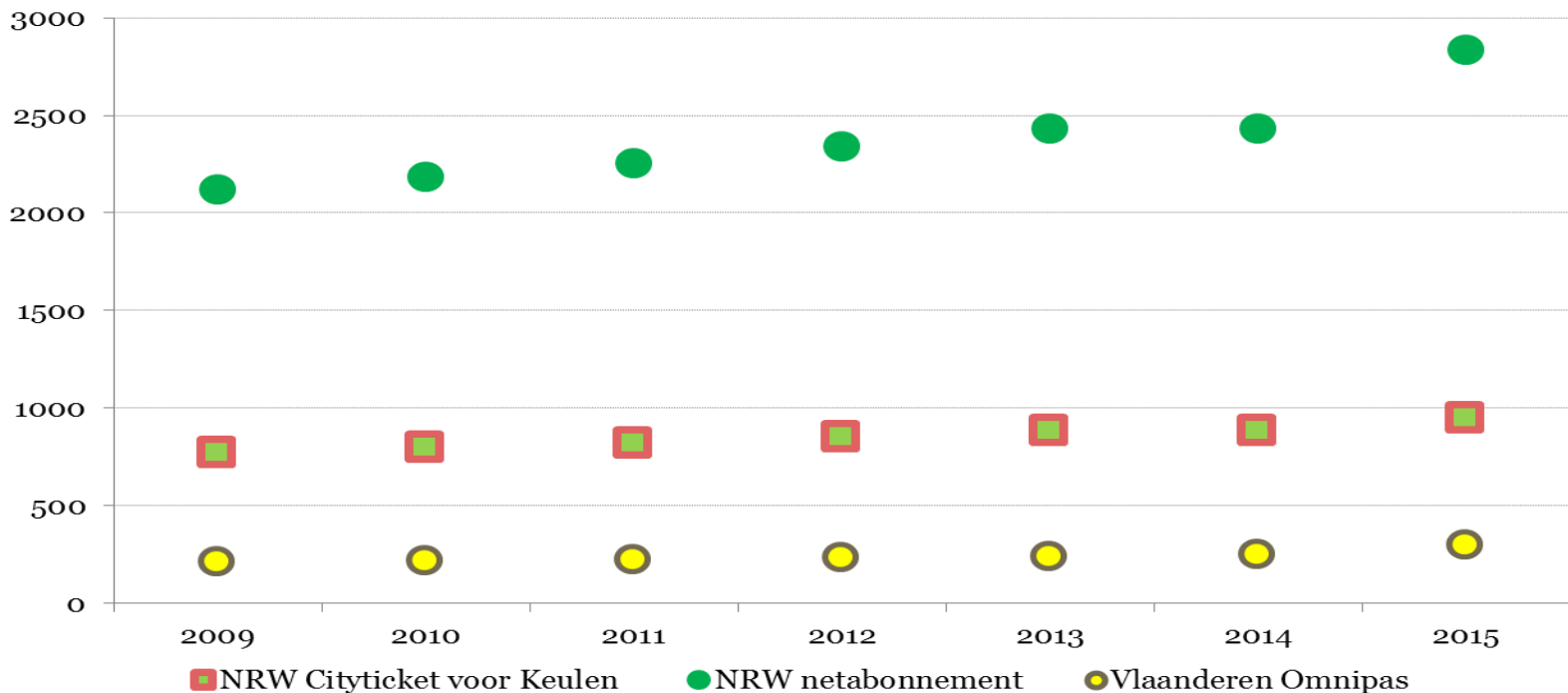
2. De lage “netto” kostendekkingsgraad in Vlaanderen wordt vooral veroorzaakt door relatief lage eigen inkomsten (voor abonnementen)

Tariefvergelijking abonnementen in EUR (2014)



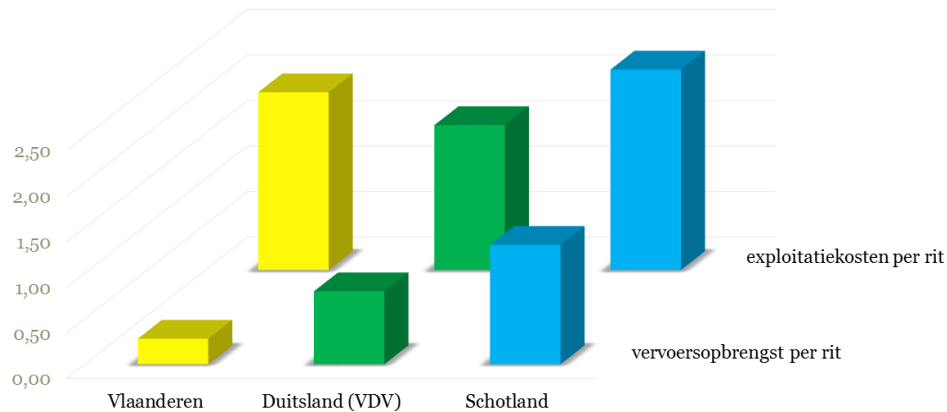
2. De lage “netto” kostendekkingsgraad in Vlaanderen wordt vooral veroorzaakt door relatief lage eigen inkomsten (vooral voor abonnementen)

Evolutie prijs abonnementen in reële EUR

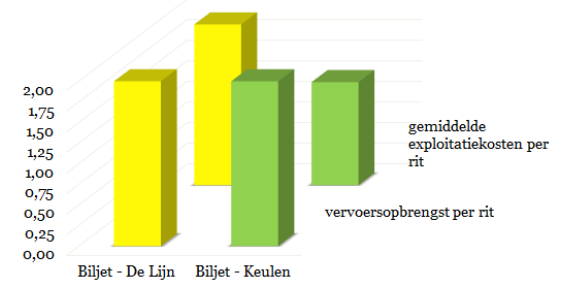


2. De dekkingsbijdrage per type vervoerbewijs verschilt

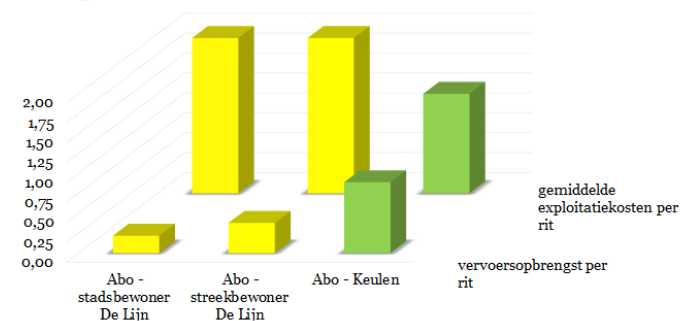
Kostendekking per rit (in EUR per rit - 2013)



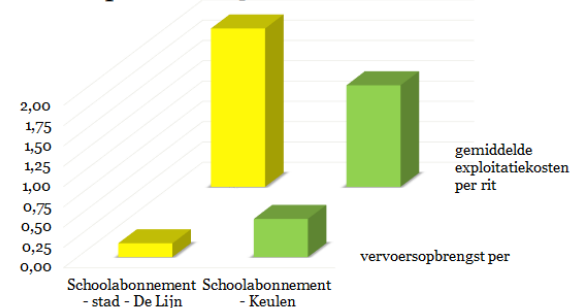
Kostendekking per rit voor biljetten (in EUR per rit - 2013)



Kostendekking per rit voor Omnipassen (in EUR per rit - 2013)

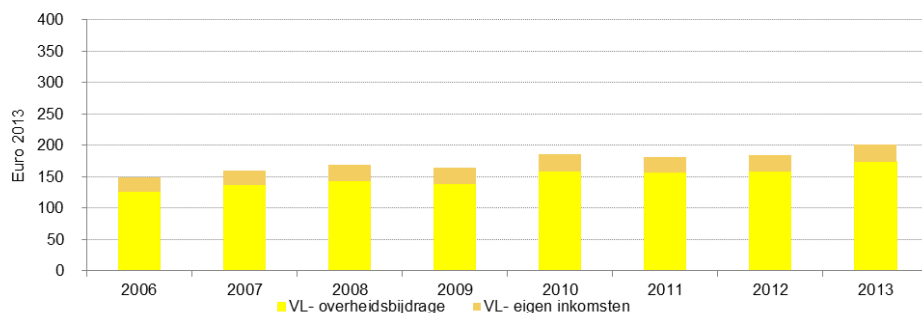


Kostendekking per rit voor Buzzy Pazz (in EUR per rit - 2013)

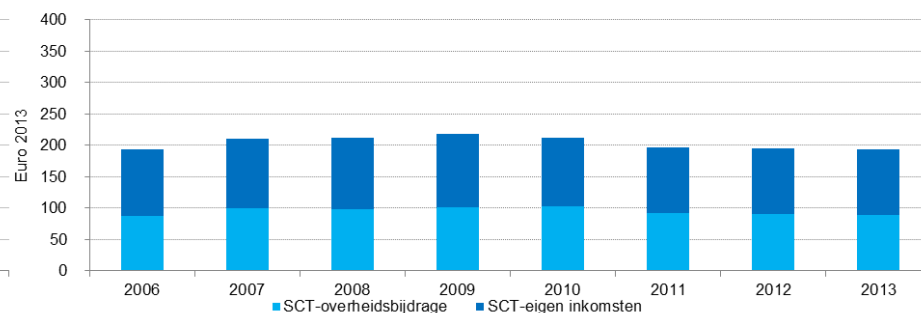


2. De relatief lage eigen inkomsten worden gecompenseerd door hogere overheidsbijdragen

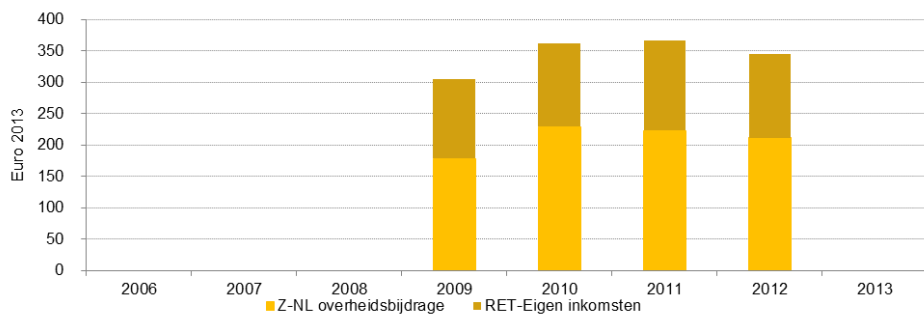
Totale inkomsten OV per inwoner - Vlaanderen



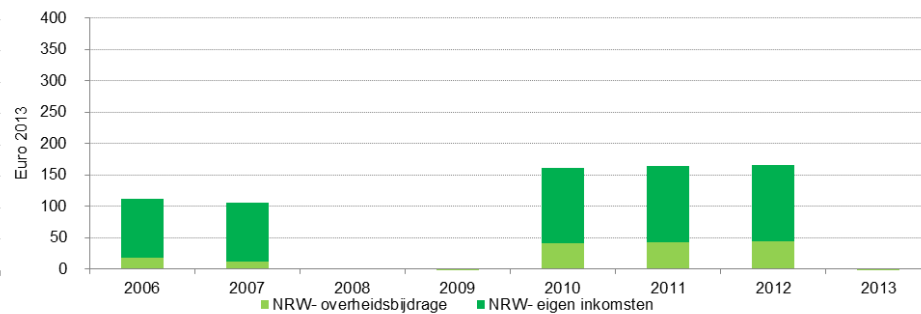
Totale inkomsten OV per inwoner - Schotland



Totale inkomsten OV per inwoner - Rotterdam

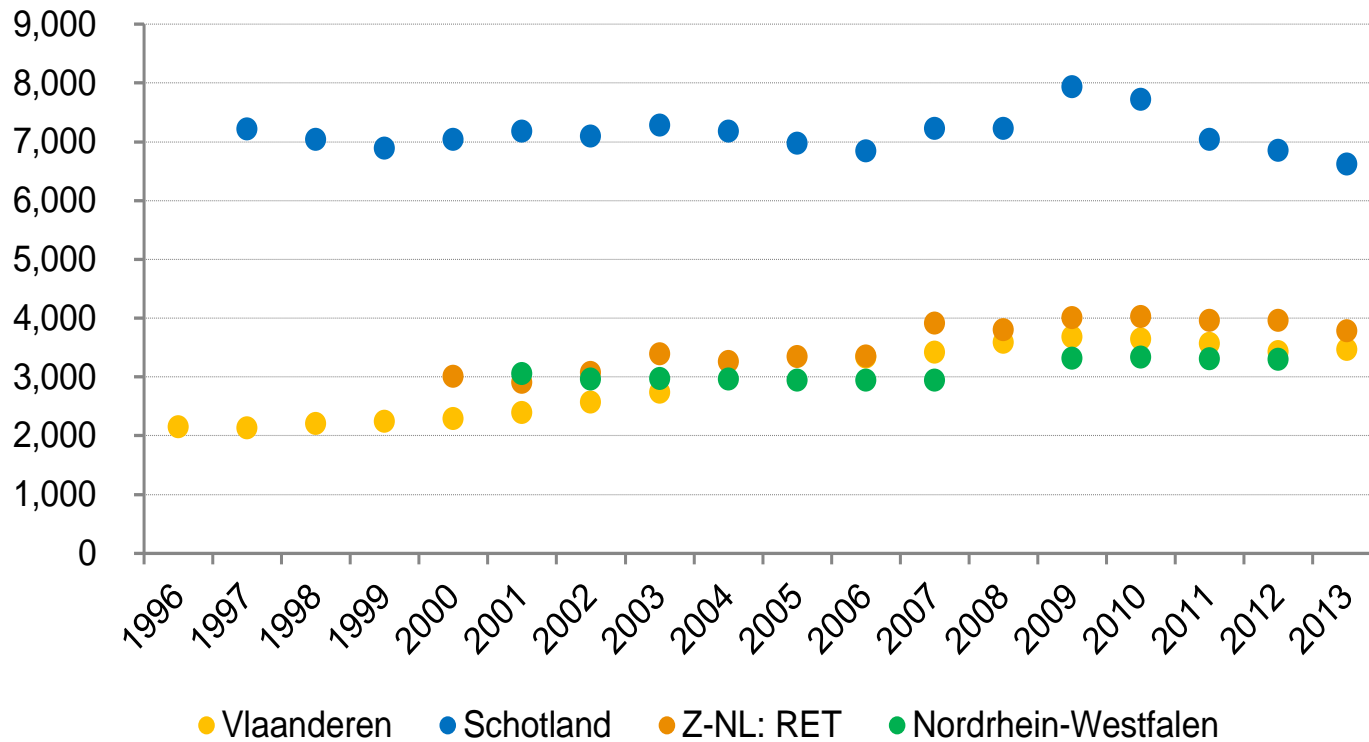


Totale inkomsten OV per inwoner - NRW



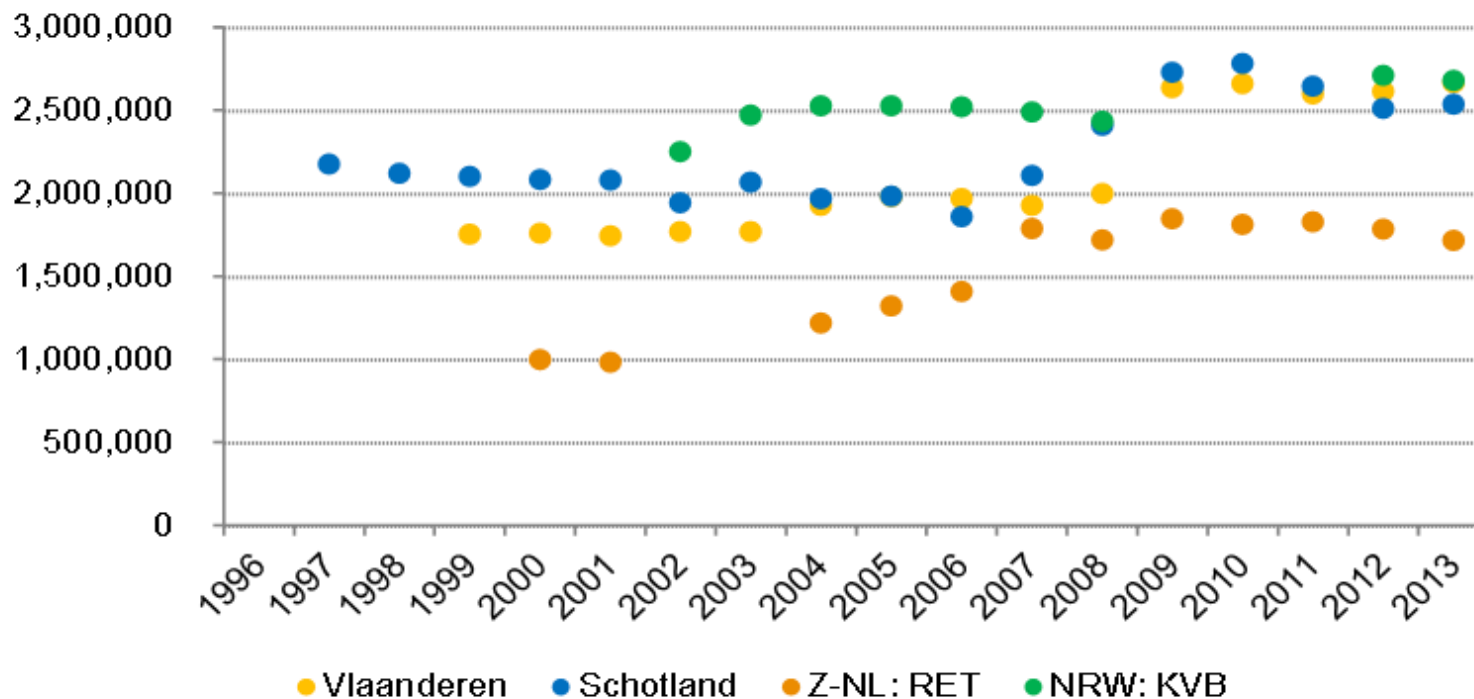
3. *Indicatoren die wijzen op de efficiëntie van de exploitatie verschillen niet merkkelijk*

Dienstverleningskilometer per inwoner

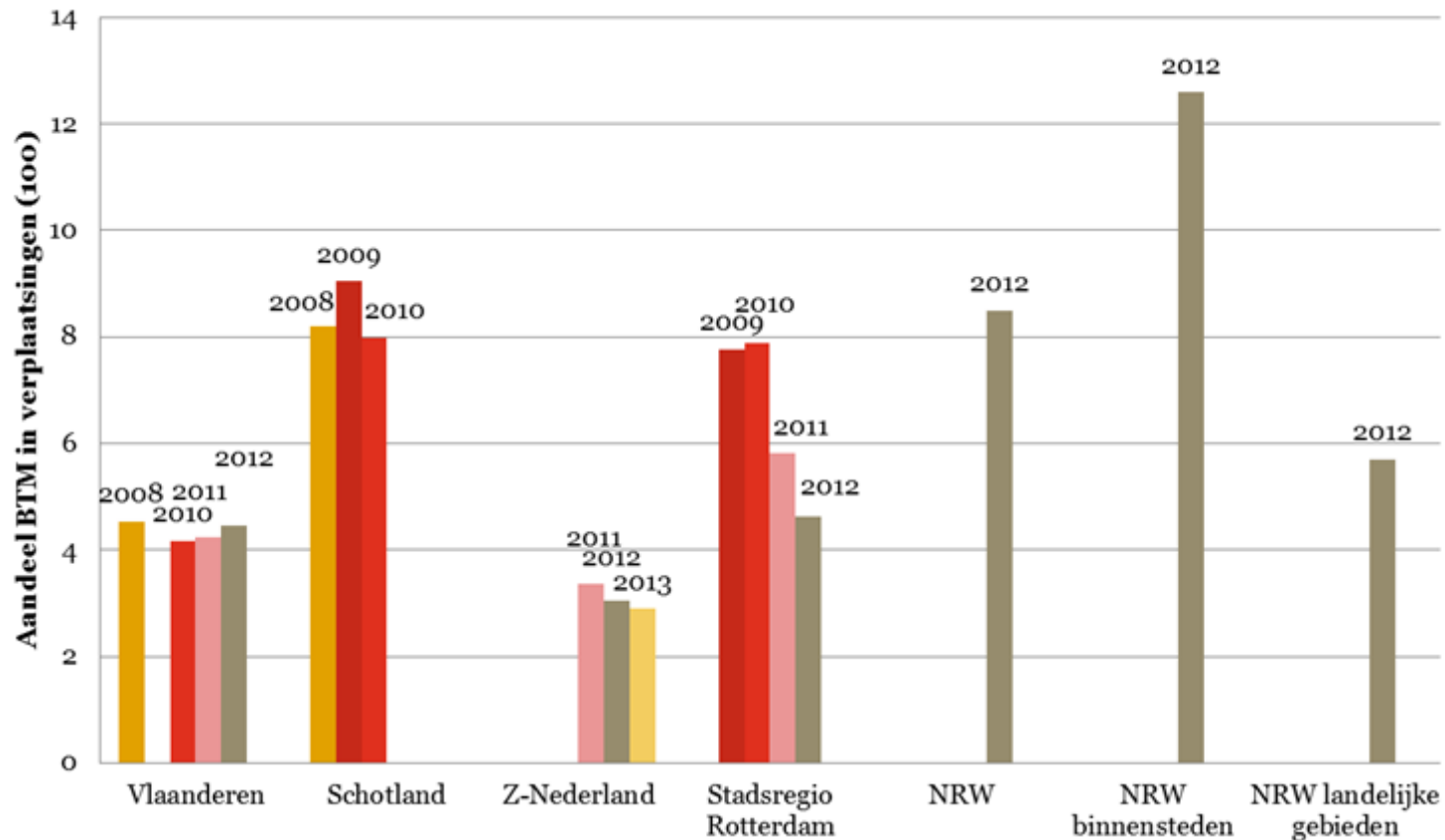


3. Indicatoren die wijzen op de efficiëntie van de exploitatie verschillen niet merkkelijk

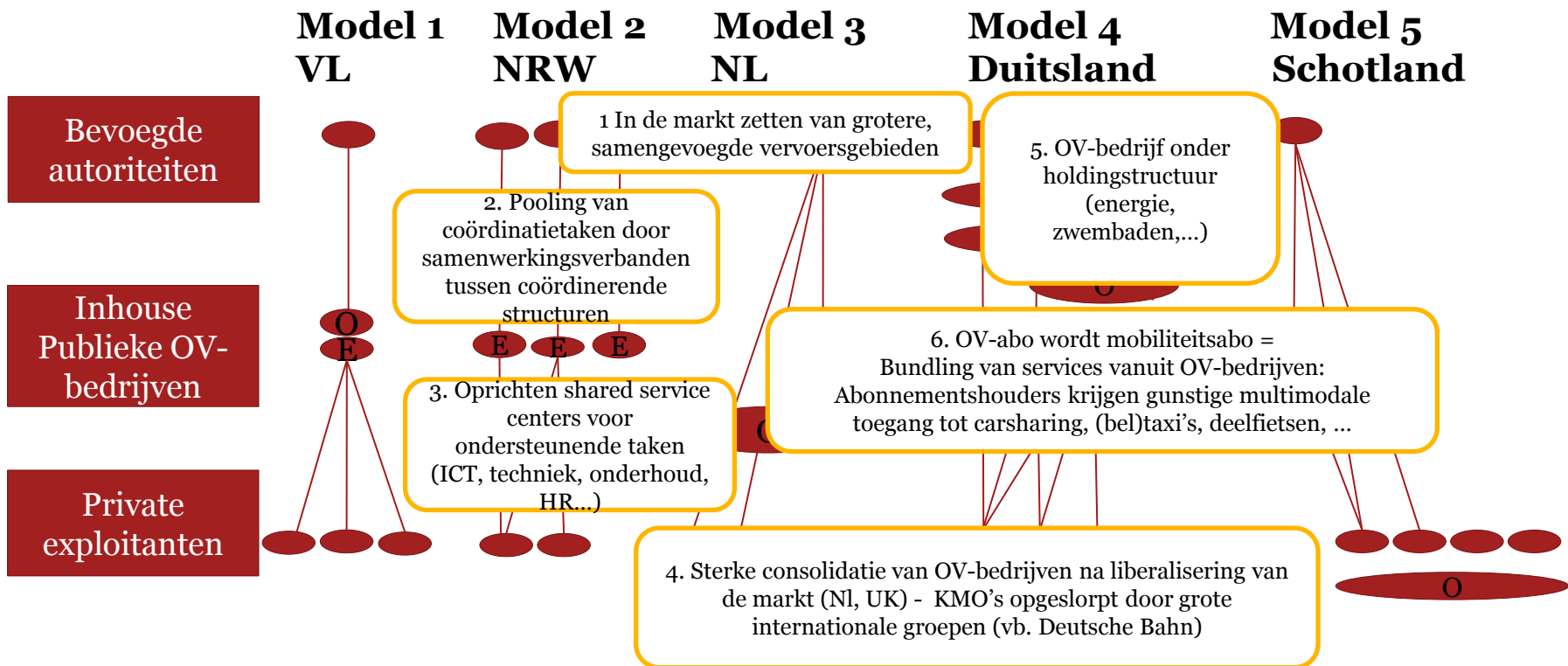
Aantal dienstverleningskilometer per VTE



4. Er is geen rechtstreeks verband tussen lage tarieven en aandeel BTM in totale verplaatsingen



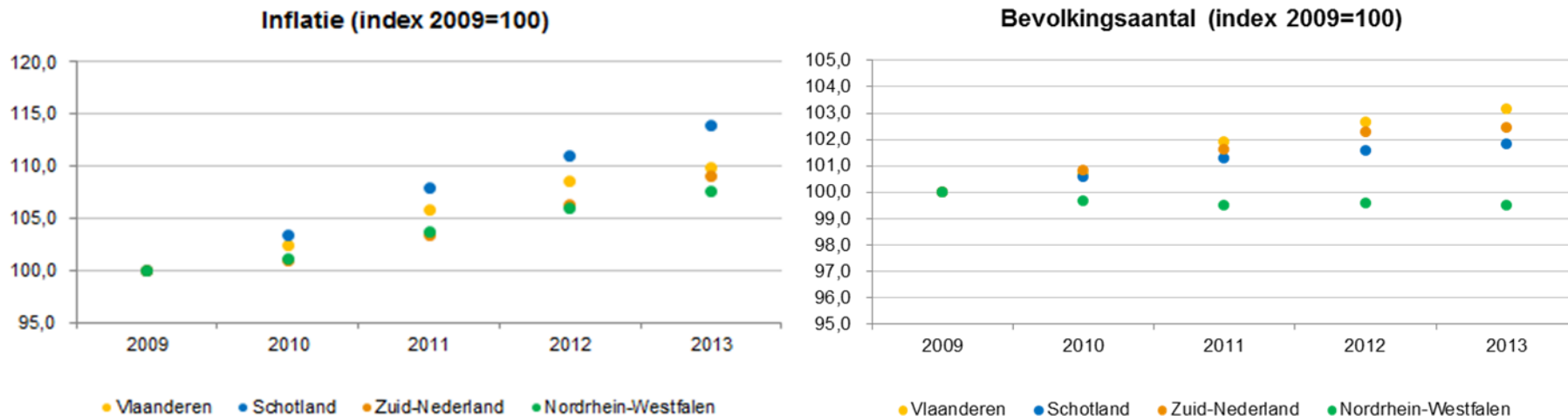
5. Er is een indicatie dat de OV-markt schaal- en scopevoordelen kent - vaststellingen



Bijlagen

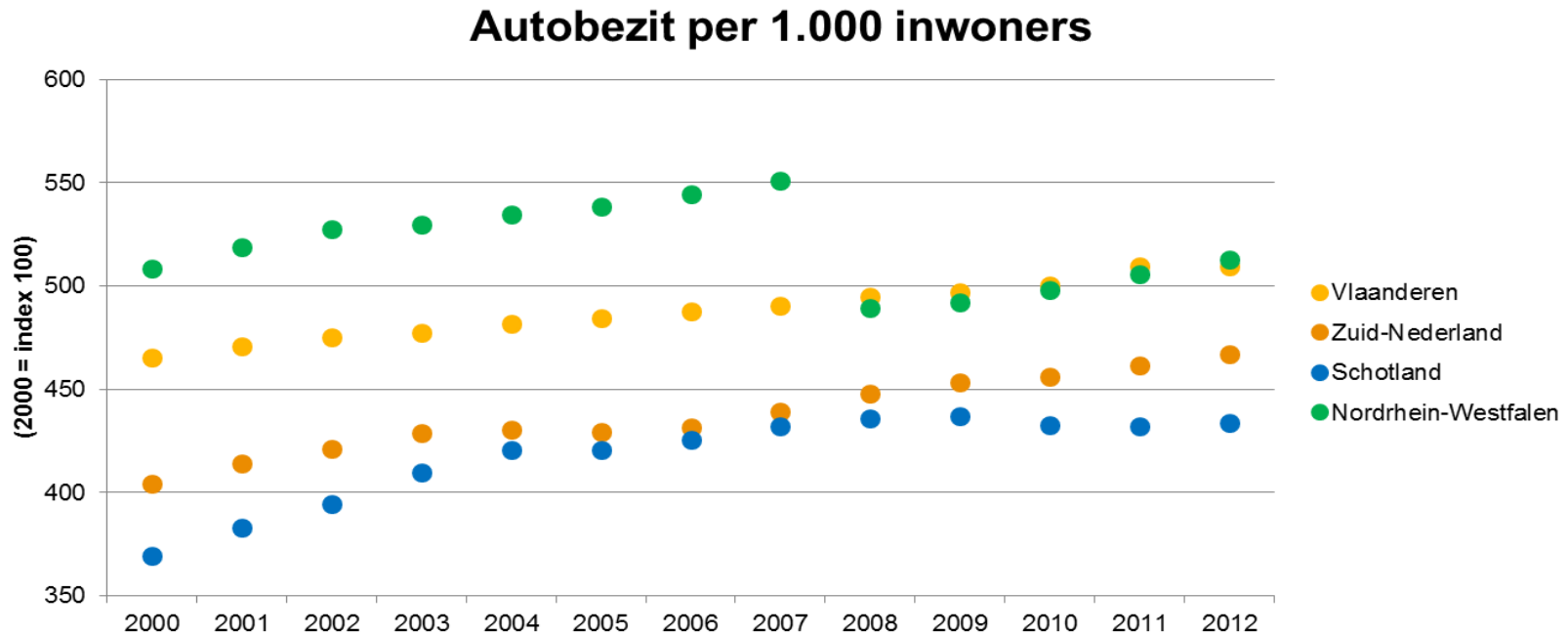
Overige indicatoren

Alle indicatoren worden beïnvloed door bevolkingsgroei en inflatie



Alle kosten en opbrengsten werden voor de historische jaren berekend in euro 2013 zodat de reële historische prijsevolutie duidelijk wordt. De indicatoren worden in EUR per inwoner weergegeven zodat ook het effect van de bevolkingsgroei geneutraliseerd wordt (NRW cijfers gecorrigeerd voor resultaten volkstelling 2011 vanaf 2009).

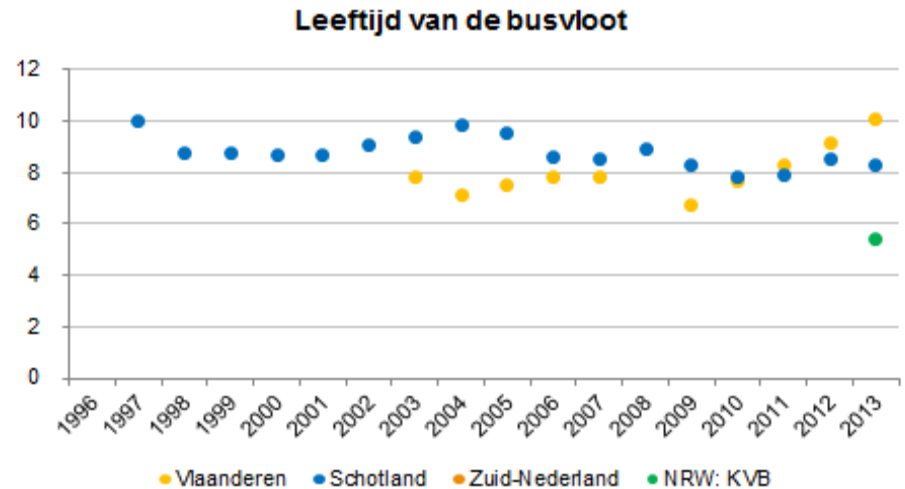
De socio-economische kenmerken verschillen licht per regio



In NRW vanaf 2008 – aangepaste berekeningswijze (categorisering voertuigen)

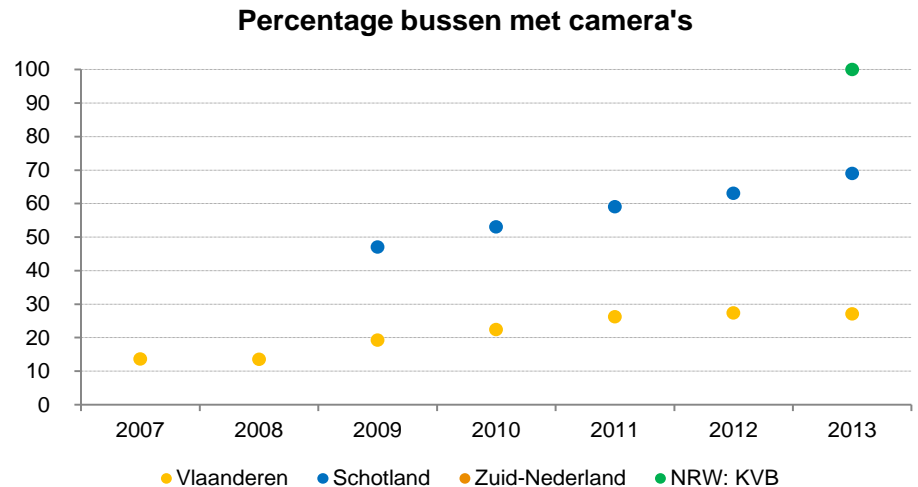
H5: Leeftijd van de voertuigvloot

- NRW - KVB: 25% van de busvloot werd vernieuwd in 2013 – sterk afhankelijk van subsidiereglementen
- NL: 72% van de bussen < 8 jaar; sterk verjongd door concessies (maar nu looptijd verlengbaar tot 10 jaar)
- SCT: 86% van bussen is toegankelijk voor mindervaliden/lage opstap



H7: Investerings in veiligheid

- SCT: sterke stijging in aantal bussen met camera's
- Z-NL: RET investeerde ongeveer 33 mio in 2012
- NRW - KVB: alle bussen zijn sinds 1 januari 2014 uitgerust met 3 camera's per solobus en 4 camera's per hermelijnbus. De subsidie bedraagt 80% van de aankoopprijs (i.e. 4.400 à 5.500 euro per bus)



H3: Overige investeringen in infra per inwoner

- Alle regio's: investeringen worden gedaan door lokale overheden en andere instanties => weinig beschikbare data
- SCT: nationale overheid investeerde ongeveer 780 miljoen euro in 2012 in infrastructuur voor wegen en transport
- Z-NL: de RET onderhoudt infrastructuur en wordt daarvoor vergoed door de lokale overheid (in 2013 67.7 mio euro)
- NRW: in 2012 werd 94 miljoen euro gesubsidieerd voor uitbreidingsinvesteringen en nieuwe projecten voor metro en tram. Voor busvervoer en (een deel spoor) werd 119 miljoen euro uitgetrokken.
Instandhouding infrastructuur wordt geraamd op 5.35 miljard euro over een periode van 10 jaar.
Groot zorgenkind = sanering van tramtunnels en traminfrastructuur (alles ouder dan 30 jaar – niet gestandaardiseerd vb. dubbele sporen in tunnels).
Er zijn nooit subsidiekanalen geweest voor onderhoud en renovatie. Enkel voor uitbreidingen.

H8: Marketing en communicatiebudget per inwoner

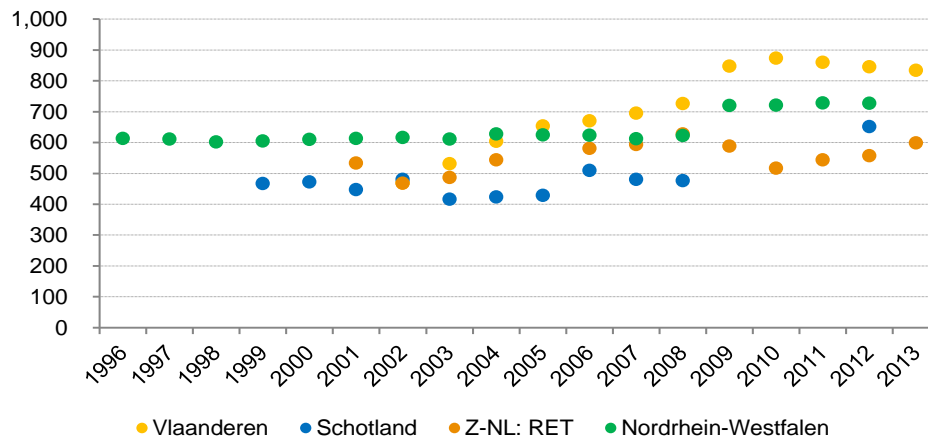
- Stadsregio Rotterdam: 9.18 mio euro in 2013 in totaal
- De Lijn: tussen 6 – 8,7 mio euro op jaarbasis 2009-2013 in totaal
- Geen gegevens van andere regio's: via koepelstructuren / sterk gedistribueerde kost

			2009	2010	2011	2012	2013
Advertenties & inlassingen	61200000	Advertenties & inlassingen	382,433	395,259	306,366	140,461	171,212
Documentatie en diverse publicaties	61220000	Administratieve documentatie	68,368	58,388	25,512	21,294	35,487
	61230000	Publicaties voor externen	1,760,779	1,913,112	1,593,396	1,488,458	1,128,286
	61231000	Publicaties voor internen	183,527	305,478	312,305	471,338	370,086
	61232000	Jaarverslag	37,102	38,845			
	61233000	Diverse publicaties	453,051	480,630	291,721	245,904	329,454
Marketing, Publiciteit & Events	61210200	Public relations & gadgets	64,751	232,380	183,745	330,871	303,918
	61240000	Tentoonstellingen & beurzen	10,684	7,992	15,736	9,768	3,211
	61250000	Ceremonieën & evenementen	224,784	54,522	157,569	119,187	176,646
	61270000	Publiciteit	3,790,955	4,950,727	3,875,552	3,472,256	5,187,501
	61280000	Promotie vervoerbewijzen	1,076,316	251,810			
	61281000	Vervoerbewijzen	3,224	32,443			
Totaal			8,055,973	8,721,586	6,761,903	6,299,536	7,705,800

H10: Aantal reizigerskilometer per inwoner

- Reizigerskm per inwoner zijn gebaseerd op assumpties! Namelijk:
 - Theoretisch aantal ritten / abonnement
 - Theoretisch aantal km per rit
- Beide parameters zijn gebaseerd op inschattingen en de indicator is dus onderhevig aan grote onzekerheidsmarge

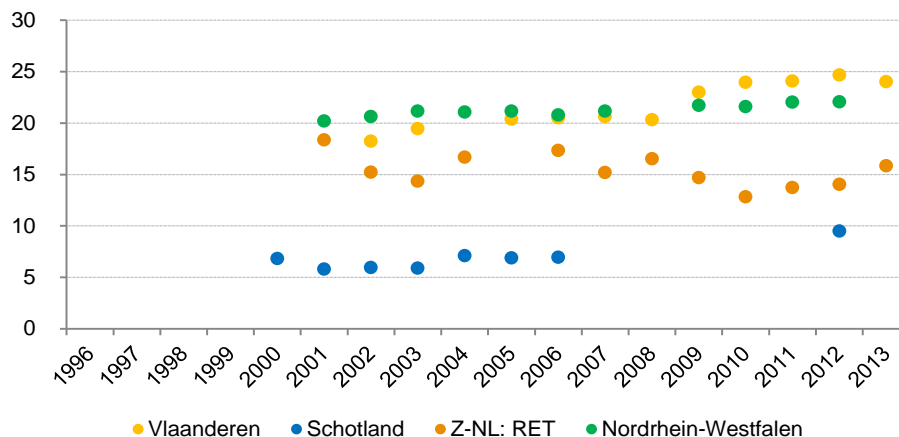
Aantal reizigerskilometer per inwoner



H11: Bezettingsgraad OV

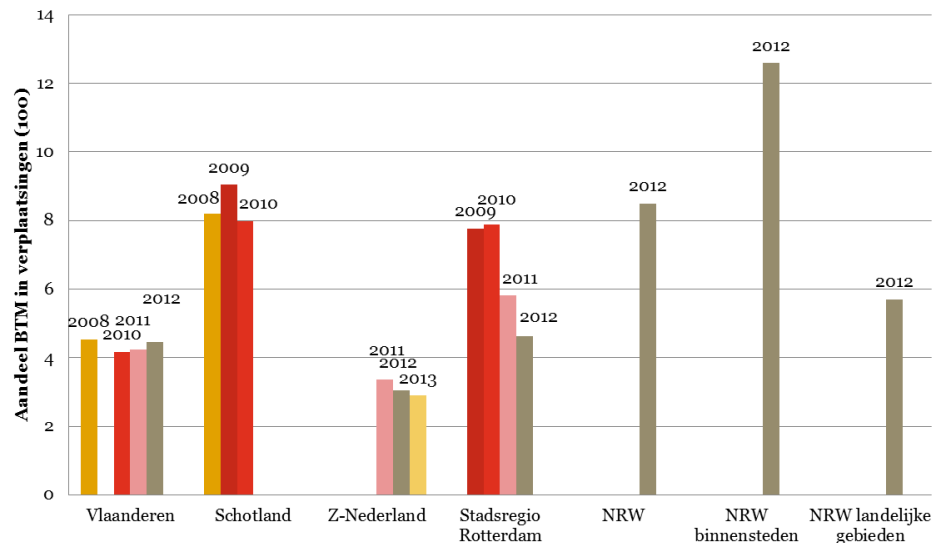
- Is het resultaat van:
 - Aantal reizigerskm/
 - Aantal dienstverleningskm
- Vlaanderen: stijging door combinatie van stijging reizigerskm en daling dienstverleningskm
- Lage bezettingsgraad in Schotland door uitgestrektheid van het land. Indicator verbetert door slimmer inzetten van bussen op gereden routes.

Bezettingsgraad OV



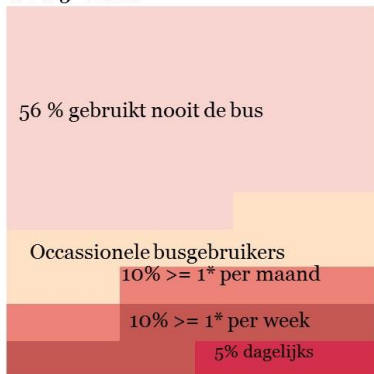
H12: Modal split

- Aandeel verplaatsingen met OV ligt in Vlaanderen relatief laag t.o.v. Schotland en NRW. Opvallend is dat het aandeel van BTM vooral in stedelijke gebieden veel hoger ligt dan in de rest van de regio.



- Resultaten Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG) Vlaanderen

OVG 3 - 2008



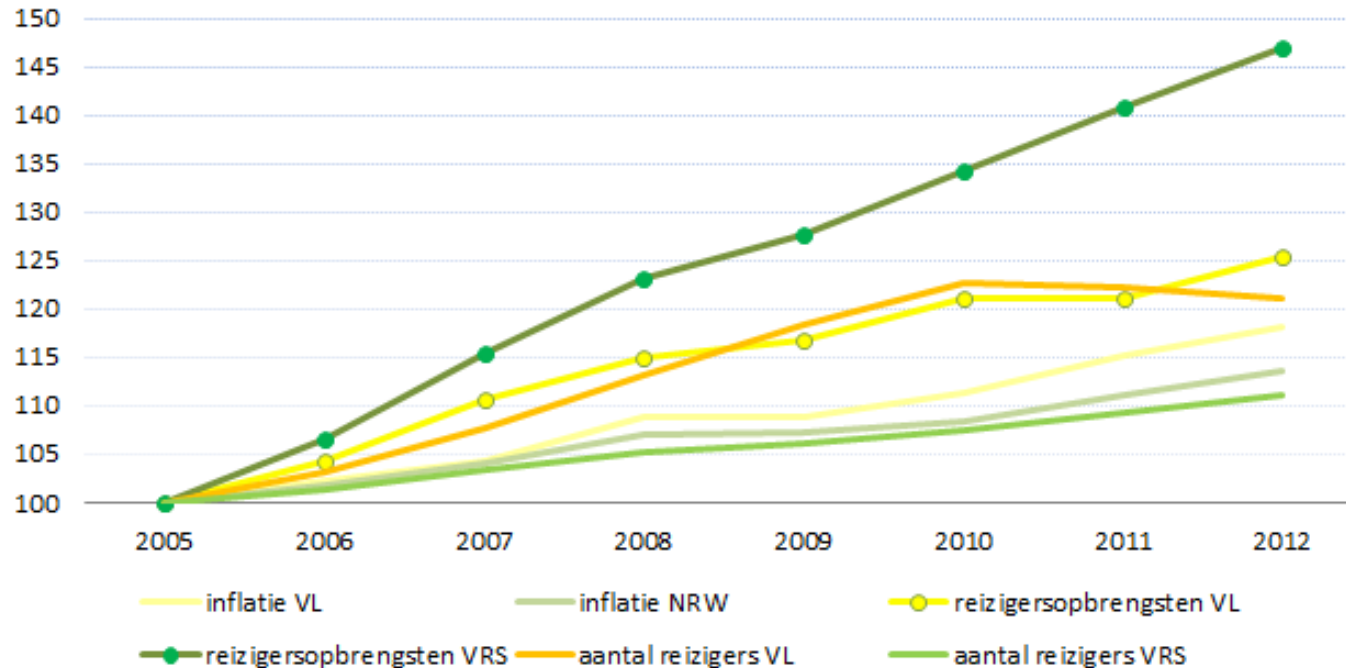
OVG 4.4 - sept 2011/sept 2012



	OVG 3	OVG4.1	OVG 4.2	OVG 4.3	OVG 4.4	OVG 4.5
Aantal verplaatsingen per persoon per dag						
Totaal	3,1	2,8	2,9	2,8	2,7	2,8
Lijnbus/tram/(pre)metro	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Aantal afgelegde km per persoon per dag						
Totaal	41,6	38,2	37,0	42,1	41,5	39,5
Lijnbus/tram/(pre)metro	1,4	1,2	1,1	1,0	1,1	1,0
Gemiddeld aantal km per verplaatsing						
Autobestuurder	14,2	14,4	13,2	13,9	13,5	15,8
Autopassagier	15,4	15,6	17,9	17,0	18,0	19,7
Trein	55,8	53,6	44,5	55,6	55,1	49,4
Lijnbus/tram/(pre)metro	12,2	12,2	12,0	10,7	10,6	9,9
Fietser	4,0	4,5	4,3	4,4	3,8	4,3
Te voet	1,5	1,5	1,4	1,2	1,9	1,4
Totaal	13,3	13,6	12,8	15,0	15,2	14,3

H2S1: Vergelijking tarieven per rit

3. Historisch verloop van vervoeropbrengsten (reële prijzen), aantal reizigers en inflatie (2005=100)



Stijging vervoeropbrengsten VL in lijn met stijging aantal reizigers maar niet met inflatie

De vervoeropbrengsten VRS (vervoerregio Keulen) stijgen bijna dubbel zo sterk als in VL en stijgen veel sterker dan het aantal reizigers + inflatie

H13: Klantentevredenheid

- Algemeen in de benchmarkregio's: minst tevreden over prijs van tickets
- In NRW minst tevreden over:
 1. Ticketautomaten
 2. Onveiligheidsgevoel
 3. Drukke
 4. Eetverbod
 5. Slechte aansluitingen

Contact



Floris Ampe

Partner

floris.ampe@be.pwc.com

Inge Cools

Sr consultant

Inge.cools.rbr@be.pwc.com