



# Eén provinciale concessie

Onderzoek effecten samenvoeging

Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland

Rotterdam, 16 augustus 2017



# Eén provinciale concessie

Onderzoek effecten samenvoeging

Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland

Ricardo Poppeliers  
Niels Peters  
Pim de Roos

Rotterdam, 16 augustus 2017

# Inhoudsopgave

Samenvatting	3
<b>1 Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1 Achtergrond en aanleiding	5
1.2 Onderzoeksvraag	5
1.3 Afbakening	5
1.4 Onderzoeksverantwoording	6
1.5 Leeswijzer	7
<b>2 Uitgangssituatie</b>	<b>8</b>
2.1 Gebied	8
2.2 Looptijd	8
2.3 Type concessie	9
2.4 Marktomvang, exploitatiebijdrage, dienstregelingen en kosten	9
<b>3 Effectbeoordeling</b>	<b>12</b>
3.1 Vervoerkundige synergie	12
3.2 Schaalgrootte	13
3.3 Innovaties	16
3.4 Marktwerking	17
3.5 Complexiteit, kosten aanbesteding en concessie management	18
3.6 Lerend vermogen	19
3.7 Uniformering tarief	20
3.8 Synchronisatie	21
<b>4 Conclusies</b>	<b>23</b>
4.1 Vervoerkundig	23
4.2 Effecten	23
4.3 Uniformering tarief	24
4.4 Synchronisatie indien wordt gekozen voor een samenvoeging	24
<b>Bijlage 1. Literatuurlijst</b>	<b>25</b>
<b>Bijlage 2. Interviews</b>	<b>27</b>
<b>Bijlage 3. Toelichting uitgangssituatie</b>	<b>28</b>

# Samenvatting

De provincie Zuid-Holland is ov-autoriteit en verleent binnen de provincie Zuid-Holland (exclusief het gebied waarover de Metropool Regio Rotterdam Den Haag ov-autoriteit is) openbaar vervoer concessies. Daarmee gaat het om de concessiegebieden Zuid-Holland Noord, Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden (DAV) en Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee (HWGO). Bij de behandeling van de begroting 2015 is een motie aangenomen van het lid van de SP mw. Van Aelst die breed werd ondersteund.<sup>1</sup> In de motie wordt het college verzocht om onderzoek te doen naar de effecten van het samenvoegen van de drie provinciale concessiegebieden, en ook te kijken wat de effecten zijn van het samenvoegen van de provinciale concessies met concessies van aansluitende gebieden.

Dit onderzoek heeft op basis van desk research en interviews inzage gegeven in verschillende mogelijke effecten van een samenvoeging van concessies. Hierbij kent het onderzoek een aantal afbakeningen: zo is een vervoerkundige analyse naar een geheel nieuwe inrichting van concessiegebieden, trein en kleinschalig vervoer geen deel van dit onderzoek en is er gewerkt met de beschikbare data.

De bevindingen leiden tot een aantal conclusies.

## Vervoerkundig

Er zijn geen vervoerkundige overwegingen om tot samenvoeging van de drie Zuid-Hollandse gebiedsconcessies te komen. Vervoerkundige synergie blijkt in andere gebieden een belangrijk argument om concessies (mogelijk) samen te voegen. Samenhang in reizigersstromen staat daarmee centraal. Mobiliteitsinteractie tussen Zuid-Hollandse concessies is zeer beperkt. Het merendeel van de personen die vanuit een Zuid-Hollandse concessie frequent concessie-overschrijdend reizen, is van en naar de regio's Rotterdam en Haaglanden.

## Effecten

Samenvoeging van de concessies heeft positieve maar – doordat de samenvoeging niet is gebaseerd op vervoerkundige overwegingen - zeker ook negatieve effecten.

- Een optimale omvang waarbij schaalvergroting effecten sorteert is niet exact aan te geven. Wel is de conclusie dat een samenvoeging van de drie Zuid-Hollandse busconcessies leidt tot een concessie die boven de tenderende maximale omvang van grotere concessies ligt in euro's.
- Door die grootte in combinatie met (1) de verschillende karakteristieken van de drie concessiegebieden en (2) een exclusief recht voor één vervoerder om grotere en kleinere vervoerstromen in een groot gebied te bedienen, worden er negatieve effecten verwacht op Innovatie, Marktwerking en Complexiteit.
- Negatieve effecten op complexiteit en marktwerking kunnen leiden tot een negatieve impact op de gevraagde exploitatiebijdrage. Deze bijdrage is circa 99% van de totale kosten in het openbaar vervoer voor de provincie. Dit betekent een grote impact.
- Door samenvoeging van concessiegebieden ontstaat er een mogelijke besparing op juridische ondersteuningskosten. Deze kosten bedragen echter afgerond 0% van het totale kostenbedrag in openbaar vervoer voor de provincie.

<sup>1</sup> M – 531, Onderzoek mogelijkheden één provinciale concessie, 12 november 2014

- In het concessie management ontstaan bij samenvoeging van de drie Zuid-Hollandse concessiegebieden kostenbesparingen omdat afstemming maar met één vervoerder plaatsvindt. Daar staat tegenover dat de Zuid-Hollandse concessies verschillende structuurkenmerken kennen. Samenvoeging betekent dat er mogelijk uitzonderingen binnen een bestek nodig worden om recht te doen aan verschillende structuurkenmerken. In dat geval wordt zowel de aanbesteding als het concessie management complexer. Dit heeft een negatief effect. Daarnaast geldt dat er meer afstemmingstijd nodig is in een grotere concessie omdat er meer stakeholders betrokken zijn. Ook dit heeft een negatief effect.
- Een samenvoeging van concessiegebieden heeft een negatief effect op lerend vermogen, bij zowel aanbesteding als concessie management.
- Het effect van het samenvoegen van concessies van verschillende ov-autoriteiten op het aantal overleggen relateert aan een bestaande bestuurlijke cultuur en aanwezige actieve netwerken. Hoe minder sprake is van een samenwerkende bestuurlijke cultuur of actieve netwerken, hoe meer inspanningen noodzakelijk zijn om te komen tot een wijziging in bestaande concessies.
- Een samenvoeging van de concessies HWGO en Voorne-Putten Rozenburg zou vanuit de invalshoek van marktomvang in dienstregelingen uren leiden tot een concessie die in de tenderende bandbreedte valt (op basis van de marktconsultatie MRDH) en kan daardoor schaalvoordelen genereren. Daarnaast kan de concessie aantrekkelijker zijn voor grotere vervoerders. Tegelijkertijd kan het zo zijn dat de concessie daarmee te groot wordt voor kleinere vervoerders zoals een touringcarbedrijf.

#### **Gelijkschakeling kilometertarief**

Gelijkschakeling van kilometertarieven van de drie Zuid-Hollandse concessies (verlaging van het kilometertarief van de concessie Zuid-Holland Noord tot het kilometertarief van de concessies HWGO en DAV) leiden tot een indicatieve jaarlijkse opbrengstderving van de streekbus ZHN van €435.000. De opbrengstderving van HOV/ R-net (in de concessies ZHN en DAV) alsmede Stadsbus Dordrecht zouden nog op dat bedrag komen en optellen tot €2.000.000.

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond en aanleiding

De provincie Zuid-Holland is ov-autoriteit en verleent binnen de provincie Zuid-Holland (exclusief het gebied waarover de Metropool Regio Rotterdam Den Haag ov-autoriteit is) openbaar vervoer concessies. Deze concessies geven het recht om, met uitsluiting van anderen, openbaar vervoer te verrichten binnen een afgebakend gebied gedurende een vastgestelde termijn. De provincie heeft de volgende gebiedsconcessies verleend:

- Openbaar busvervoer in Zuid-Holland Noord (ZHN)
- Openbaar busvervoer en de treindienst MerwedeLingelijn in Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden (DAV)
- Openbaar busvervoer in Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee (HWGO)

Bij de behandeling van de begroting 2015 is een motie aangenomen van het lid van de SP mw. Van Aelst die breed werd ondersteund.<sup>2</sup> Kernpunt van de overweging in deze motie is de veronderstelling dat het aanbesteden van het Zuid-Hollandse deel van het stad- en streekvervoer in drie delen (concessies) tot hogere kosten leidt dan wanneer dat in één concessie zou plaatsvinden. In de motie wordt het college verzocht om onderzoek te doen naar de effecten van het samenvoegen van de drie provinciale concessiegebieden, en ook te kijken wat de effecten zijn van het samenvoegen van de provinciale concessies met concessies van aansluitende gebieden.

## 1.2 Onderzoeksvraag

De onderzoeksvragen zijn:

- Zijn er vervoerkundige overwegingen om tot samenvoeging van de drie Zuid-Hollandse concessies te komen?
- Zijn er vervoerkundig betere grenzen ("Waterscheiding") te maken tussen de provinciale concessies en die van de buurprovincies en MRDH?
- Kloppen de overwegingen nog die rond 2004 golden dat marktwerking gediend is bij de omvang zoals nu is gekozen. Zijn er schaalvoordelen te bereiken bij één aanbesteding in de acht jaar en wegen die op tegen de nadelen van complexere beheersbaarheid, de effecten op markt en marktwerking en de afname van eigen lerend vermogen.
- In beeld brengen van de kosten van gelijkshakeling van het kilometertarief in Zuid-Holland.

## 1.3 Afbakening

Het onderzoek kent de volgende afbakening:

- Het onderzoek richt zich op de huidige concessiegebieden, een vervoerkundige analyse naar een geheel nieuwe inrichting van concessiegebieden is geen deel van dit onderzoek.
- Het onderzoek richt zich op de drie gebiedsconcessies. De twee provinciale lijnconcessies zijn geen deel van dit onderzoek:
  - Treindienst tussen Alphen en Gouda
  - Openbaar vervoer over water tussen Rotterdam en Drechtsteden

---

<sup>2</sup> M – 531, Onderzoek mogelijkheden één provinciale concessie, 12 november 2014

- Trein is geen deel van dit onderzoek. Dit betekent dat naast de treindienst Alphen-Gouda ook de MerwedeLingeLijn (treindienst tussen Dordrecht en Geldermalsen, die in de concessie DAV is ondergebracht) geen deel is van dit onderzoek.
- Kleinschalig vervoer is geen deel van dit onderzoek. Dit betekent dat de onderstaande concessies van maatwerksystemen geen deel uitmaken van het onderzoek:
  - a. Regiotaxi Holland Rijnland
  - b. Rijnstreekhopper
  - c. Groene harthopper
  - d. Molenhopper
- Trein en kleinschalig vervoer zijn niet in dit onderzoek meegenomen. Dit betekent dat eventuele effecten van een samenvoeging van concessiegebieden op de trein of het kleinschalig vervoer en eventuele effecten van een samenvoeging van concessiegebieden met de trein of kleinschalig vervoer geen onderdeel zijn van dit onderzoek.

## 1.4 Onderzoeksverantwoording

Om antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvragen is de volgende aanpak gehanteerd:

### **Concept beoordelingskader**

Een concept beoordelingskader is opgesteld om het bronnenonderzoek gericht uit te kunnen voeren.

### **Bronnenonderzoek**

Er is een analyse van relevante onderzoeken uitgevoerd om de mogelijke effecten van het samenvoegen van concessies inzichtelijk te maken. De analyse heeft zich gericht op zowel het volledig maken van criteria waarop effecten kunnen worden bepaald als op het schatten van die effecten zelf (zie bijlage 1 voor de literatuurlijst).

### **Interviews**

Omdat niet alle gegevens (openbaar) beschikbaar of up-to-date zijn en om (recente) ervaringen uit andere gebieden dan Zuid-Holland in het onderzoek te kunnen betrekken zijn vertegenwoordigers van diverse organisaties— inclusief de provincie Zuid-Holland zelf - geïnterviewd. De interviews zijn gehouden om de beoordelingscriteria aan te scherpen alsmede om de effecten op die criteria te schatten. Zie bijlage 2 voor de lijst met geïnterviewden. De selectie van deze organisaties en personen is in samenspraak met de begeleidingsgroep van de provincie gedaan en onder andere gebaseerd op relevante expertise en ervaringen.

### **Definitief beoordelingskader**

Op basis van het bronnenonderzoek en de interviews is een definitief beoordelingskader opgesteld.

### **Schatting effecten Zuid-Holland**

Uiteraard is in het bronnenonderzoek en in de interviews zoveel mogelijk relevante data en informatie verzameld. In deze stap is de volledige analyse van de Zuid-Hollandse situatie uitgevoerd om het effect op alle criteria die van toepassing zijn bij het samenvoegen van concessies te kunnen schatten.

### **Rapportage**

Het onderzoek is begeleid door een begeleidingsgroep van de provincie Zuid-Holland.

## 1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 hebben we de onderzoeksvragen, aanpak en afbakening beschreven. Hoofdstuk 2 van deze rapportage beschrijft de huidige situatie in de beschouwde concessies. Hoofdstuk 3 beschrijft de schatting van de effecten van samenvoeging en uniformering van het kilometertarief . Hoofdstuk 4 bevat de conclusies.



## 2 Uitgangssituatie

De drie beschouwde gebiedsconcessies zijn:

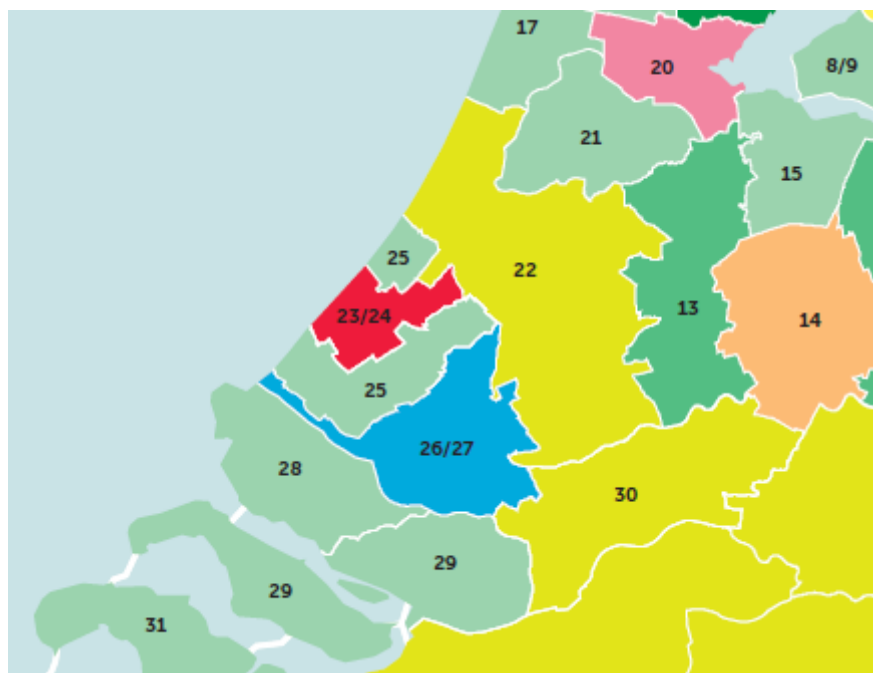
- Zuid-Holland Noord (ZHN)
- Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden (DAV)
- Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee (HWGO)

Onderstaand worden de belangrijkste aspecten van deze gebiedsconcessies gepresenteerd. Een meer gedetailleerde beschrijving van de uitgangssituatie is opgenomen als bijlage 3.

### 2.1 Gebied

De drie gebiedsconcessies van de provincie Zuid-Holland liggen als een soort hoefijzer om de concessies van de MRDH geklemd en grenzen in totaal aan 11 andere concessiegebieden. Dit is onderstaand gevisualiseerd.

**Figuur 1** Overzicht concessiegebieden



Bron: Concessieposter 2017, CROW. Provincie Zuid-Holland heeft de concessies 22: ZHN, 30: DAV, 29: HWGO

### 2.2 Looptijd

De looptijd van de Zuid-Hollandse gebiedsconcessies is onderstaand weergegeven.

**Tabel 2** Overzicht looptijd provinciale ov-concessies Zuid-Holland

Concessie	Looptijd
Zuid-Holland Noord (ZHN)	8 jaar, tot december 2020 (optie tot verlening met 2 jaar)
Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden (DAV), incl. treindienst Merwedelingelijn	12 jaar, tot december 2018

Concessie	Looptijd
	<i>Nieuwe concessie 8 jaar met optie tot verlening met 2 jaar</i>
Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee (HWGO)	8 jaar, tot december 2023 (optie tot verlening met 2 jaar)

## 2.3 Type concessie

In alle drie de gebiedsconcessies is de vervoerder opbrengstverantwoordelijk. Dit betekent dat de vervoerders inschrijven op een concessie met een bepaalde prijs. De vervoerder verkrijgt zijn inkomsten gedurende de looptijd van de concessie door:

- De afgesproken exploitatiebijdrage van de provincie Zuid-Holland
- Inkomsten uit reizigersopbrengsten

Gedurende de looptijd van de concessie heeft de vervoerder het recht om, met uitsluiting van anderen, openbaar vervoer te verrichten. De vervoerder schrijft dus in met een vastgesteld verdienmodel. Op het moment dat een concessieverlener gedurende de concessie iets wil veranderen (bijvoorbeeld een kilometertarief) heeft dit direct effect op de inkomsten van de vervoerder. De vervoerder zal hiervoor compensatie vragen indien het effect op zijn verdienmodel negatief is.

De drie concessiegebieden hebben verschillende kenmerken. Zuid Holland Noord is te typeren als een stedelijk gebied met marktpotentie. Er is hierin sprake van relatief veel keuzereizigers. De concessie DAV bestaat grofweg uit twee gebieden: Alblasserwaard-Vijfheerenlanden is een landelijk gebied, welke niet concurrerend is met de auto en Drechtsteden juist een stedelijk gebied. HWGO is te typeren als een urbaan / voorstedelijk gebied met een hoog aandeel scholieren (zogenoeten gedwongen reizigers).

## 2.4 Marktomvang, exploitatiebijdrage, dienstregelinguren en kosten

Onderstaand is de exploitatiebijdrage van de provincie per concessie opgenomen. De reizigersinkomsten bedragen naar verwachting ongeveer eenzelfde bedrag.<sup>3</sup>

**Tabel 3 Overzicht provinciale ov-concessies Zuid-Holland<sup>4</sup>**

Concessie	Dienstregelings-uren (bus, jaarlijks)	Dienstregelings kilometers (trein, jaarlijks)	Exploitatie bijdrage (jaarlijks)	Indicatieve marktomvang (exploitatiebijdrage plus reizigersinkomsten, jaarlijks)
Zuid-Holland Noord (ZHN)	759.000		Ca. € 31,5 miljoen	Ca. € 63 miljoen
Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden	390.000 (excl. treindienst)	Ca. 1,8 miljoen	Ca. € 23,5 miljoen (bus plus trein) <sup>5</sup>	Ca. € 47 miljoen

<sup>3</sup> Bron: interviews provincie Zuid-Holland en Bestedingsplan mobiliteit 2017 provincie Zuid-Holland

<sup>4</sup> Bron voor zowel dienstregelinguren als subsidie: interviews provincie Zuid-Holland en Bestedingsplan mobiliteit 2017 provincie Zuid-Holland.

<sup>5</sup> Er is geen budgetuitsplitsing in de aanbesteding

Concessie	Dienstregelings-uren (bus, jaarlijks)	Dienstregelings kilometers (trein, jaarlijks)	Exploitatie bijdrage (jaarlijks)	Indicatieve marktomvang (exploitatiebijdrage plus reizigersinkomsten, jaarlijks)
(DAV), incl. treindienst MerwedeLingelijn				
Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee (HWGO)	201.000		Ca. € 10 miljoen	Ca. €20 miljoen

Op dit moment is in de provincie Zuid-Holland het concessie management<sup>6</sup> dual ingericht per concessie. Dit betekent dat twee personen een specifiek concessiecontract managen. Voor het uitvoeren hiervan is per concessie jaarlijks circa 1 fte interne capaciteit van de provincie gemoeid, de daadwerkelijke inzet fluctueert naar gelang de grootte en fase van de concessies.<sup>7</sup> Overigens voert de provincie Zuid-Holland een personeelsbeleid, dat is gericht op roulatie van taken binnen een bepaald aantal jaar. Personeel wijzigt hierdoor met regelmaat, maar de salariskosten over de jaren blijven gelijk<sup>8</sup>.

Met het aanbestedingsproces<sup>9</sup> is circa 0,33 fte interne capaciteit per jaar gemoeid. Daarnaast wordt externe capaciteit ingehuurd. Deze inhuur bedraagt gemiddeld circa € 500.000 per concessie voor het aanbestedingstraject (van opstellen van een beleidsplan tot en met de implementatiefase), de omvang hiervan fluctueert met de omvang van de concessie. Als we uitgaan van een bandbreedte in de looptijd per concessie van 8 jaar, betekent dit afgerond voor de inhuurkosten circa €60.000 per jaar.

De kosten voor juridische ondersteuning bij de aanbesteding van concessies, zoals controle op documentatie, bestekken et cetera bedragen gemiddeld circa € 50.000 per concessieaanbesteding.<sup>10</sup> Deze kosten zijn opgenomen onder de bovengenoemde €500.000. In Zuid-Holland is er nooit sprake geweest van een slepende procedure naar aanleiding van een aanbestedingsresultaat<sup>11</sup>, in tegenstelling tot aanbestedingen bij sommige andere overheden. Daar zijn dus voor Zuid-Holland ook geen kosten voor gemaakt.

In onderstaande tabel is een samenvattend overzicht opgenomen van alle kosten. Hierbij is onderscheid gemaakt naar

- Exploitatiebijdrage
- Kosten voor het aanbestedingsproces inclusief juridische ondersteuning
- Kosten voor het concessie management

<sup>6</sup> Concessie management betreft onder andere het beheren van het concessiecontract alsmede actieve betrokkenheid bij ontwikkelingen in de concessie.

<sup>7</sup> Dit betreft een door de provincie geschat gemiddelde. Het exact aantal fte is niet aan te geven, de werkzaamheden vallen namelijk zowel onder team ov-beleid en aanbesteding als team uitvoering.

<sup>8</sup> Effecten zoals inleertijd zijn hier niet meegenomen.

<sup>9</sup> Dit proces betreft het opstellen van beleidsuitgangspunten, het opstellen van het concessie bestek, het beantwoorden van vragen van (potentiële) inschrijvers, het beoordelen van biedingen en het gunnen van de concessie. Het is de periode van de start van de nieuwe aanbesteding tot het moment dat het nieuwe concessiecontract ingaat. Na deze fase wordt het project aanbesteding overgedragen aan de concessie managers.

<sup>10</sup> Bron: inschatting provincie Zuid-Holland

<sup>11</sup> Bron: interview met provincie Zuid-Holland

**Tabel 4 Overzicht kosten huidige situatie gebiedsconcessies Zuid-Holland**

Concessie	Exploitatie bijdrage (jaarlijks)	Indicatieve marktomvang (exploitatiebijdrage plus reizigersinkomsten, jaarlijks)	Interne capaciteit provincie voor aanbestedingsproces (jaarlijks)	Externe capaciteit aanbestedings proces (jaarlijks) <sup>12</sup>	Interne capaciteit provincie voor concessie- management (jaarlijks)
Zuid-Holland Noord (ZHN)	Ca. € 31,5 miljoen	Ca. € 63 miljoen	Circa 0,33 fte	Circa €60.000	Circa 1,0 fte
Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden (DAV), incl. treindienst MerwedeLingelijn	Ca. € 23,5 miljoen (bus plus trein) <sup>13</sup>	Ca. € 47 miljoen	Circa 0,33 fte	Circa € €60.000	Circa 1,0 fte
Hoeksche Waard, Goeree- Overflakkee (HWGO)	Ca. € 10 miljoen	Ca. €20 miljoen	Circa 0,33 fte	Circa € €60.000	Circa 1,0 fte
Totaal (absoluut)	Ca. € 65 miljoen		Ca. €70.000 <sup>14</sup>	Ca. €180.000	Ca. €210.000 <sup>15</sup>
Percentuele onderverdeling van totale kosten	99,3%				0,7%

<sup>12</sup> Juridische ondersteuningskosten bedragen ongeveer €5.000 per jaar per concessie. Dit is 0,02% van het totaal.

<sup>13</sup> Er is geen budgetuitsplitsing in de aanbesteding

<sup>14</sup> Als indicatie is de aanname gedaan van salariskosten van €70.000

<sup>15</sup> Als indicatie is de aanname gedaan van salariskosten van €70.000

## 3 Effectbeoordeling

Dit hoofdstuk geeft de effectbeoordeling weer.

### 3.1 Vervoerkundige synergie

Onze conclusie uit de interviews is dat vervoerkundige synergie een belangrijk, zo niet het belangrijkste, argument is om concessies samen te voegen of aan te passen. Vervoerstromen zijn daarbij het uitgangspunt om te kijken of en hoe een concessie kan worden ingedeeld. Met andere woorden samenhang in reizigersstromen staat centraal. Daarna spelen criteria als samenhang in vervoercharacteristieken (lijngelaten / vraagafhankelijk, klein- en grootschalig materieel) en concessieomvang.

#### **Tussen Zuid-Hollandse concessies**

In het onderzoeksrapport "*Samen naar een samenhangend assortiment van reisproducten*"<sup>16</sup> is een uitgebreide analyse gedaan van reisbehoeften en grensoverschrijdende reizen. Dit betreft een onderzoek naar reizen in de Zuidvleugel. Het betreft een onderzoek uit november 2013, recentere cijfers waren voor deze rapportage niet beschikbaar.

Conclusie uit het onderzoek is dat de interactie tussen Zuid-Hollandse concessies (reizigers die frequent tussen de Zuid-Hollandse concessies reizen) zeer beperkt is. Het merendeel van de personen die vanuit een Zuid-Hollandse concessie frequent over de grenzen van deze concessies reizen, bevindt zich in de relaties met de regio's Rotterdam en Haaglanden.

Analyse van data uit het 'Onderzoek Verplaatsingen in Nederland' (OVIN) – alhoewel dit een zeer beperkte steekproef betreft – toont dat de interactie tussen de provinciale concessiegebieden beperkt is tot enkele procenten van de totale mobiliteitsbewegingen.

Samenvoeging van de drie Zuid-Hollandse busconcessies heeft nauwelijks effect op de samenhang in reizigersstromen omdat die samenhang er nauwelijks is. Die samenhang was in andere gebieden in Nederland de basis om concessiegebieden samen te voegen.

#### **Tussen Zuid-Hollandse concessies en buurconcessies**

Het bovengenoemde onderzoek alsmede de analyse van OVIN leert dat er interactie is tussen de Zuid-Hollandse concessies en de MRDH-concessies. Er is hierbij sprake van grensoverschrijdende buslijnen die door verschillende concessiegebieden lopen. Momenteel stemmen de provincie Zuid-Holland en de relevante aangrenzende OV-autoriteiten af over die lijnen. Voor reizigers kunnen afstemmingsproblemen leiden tot bijvoorbeeld extra overstappen of verminderde aansluitingen. Dit speelt dan vooral op lijnen die een verbinding bieden op knooppunten. Een voorbeeld van een probleem is het knippen van een lijn, zoals de busverbinding tussen Ouddorp (HWGO) via Voorne – Putten naar Spijkenisse (belangrijke knoop / metro). In onderstaande tabel is ingezoomd op de relaties tussen de Zuid-Hollandse concessies en de MRDH.

<sup>16</sup> Panteia 2013, Poppeliers, Schepers, e.a.

**Tabel 5 Concessiegrensoverschrijdende lijnen MRDH – Zuid-Holland**

Concessiegrensoverschrijdende lijnen	Opmerkingen
Lijn 104 – HWGO – Voorne Putten Rozenburg	Deze lijn staat als mogelijke uitruil tussen de provincie Zuid-Holland en de MRDH benoemd. Als deze uitruil plaatsvindt, is er geen sprake van afstemmingsproblemen.
Lijnen 604 en 630 HWGO – Voorne Putten Rozenburg	Afstemming
Lijn 143 – DAV – Rotterdam en Omstreken	Afstemming
Lijnen 43, 45 en 46 Haaglanden – Zuid Holland Noord	Afstemming

Op basis van een analyse van OViN data blijkt dat de interactie tussen de Zuid-Hollandse concessies en de provincie Utrecht zeer beperkt is.

### 3.2 Schaalgrootte

Schaalvoordelen vertalen zich in lagere exploitatiekosten naarmate een concessie meer materieel – van hetzelfde type – omvat en bij voorkeur een geografische concentratie kent. Dit betreft dan besparingen op materieel (door efficiëntere exploitatie, door minder aandeel reserve materieel) en onderhoudslocaties. De vraag naar de ideale omvang van concessies hangt dus samen met bedrijfseconomische parameters van een optimale inzet van materieel en personeel. Maar ook met de financiële omvang. Als de financiële risico's in absolute zin (te) groot worden en een vervoerder is opbrengstverantwoordelijk, dan zal de kans op tegenvallende reizigersopbrengsten ofwel in de bieding terug te vinden zijn ofwel de kans bestaan dat geen bieding wordt gedaan. Schaalgrootte heeft naast bedrijfseconomische voor- of nadelen ook een relatie met marktwerking. De praktijk in Nederland heeft echter laten zien, dat maar een beperkt aantal vervoerbedrijven in Nederland bieden. De algehele tendens is dat sinds de start van de concessies in Nederland het aantal concessies is afgenomen (dus concessiegebieden groter zijn geworden).

#### *Marktomvang in euro's*

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van recente concessies en hun omvang.

**Tabel 6 DRU's, exploitatiebijdrage en contractwaarde per concessie**

Recente concessies	Schaalgrootte in DRU's	Exploitatiebijdrage per jaar	Indicatieve totale contractwaarde per jaar
Limburg		Ca. € 55,5 miljoen per jaar (prijspeil 2014, trein en bus, met wagenpark van circa 250 bussen en vier spoorverbindingen) <sup>17</sup> .	
Provincie Utrecht	Ca. 550.00 à 600.000 <sup>18</sup>	Ca. €28 miljoen <sup>19</sup>	

<sup>17</sup> Bron: provincie Limburg

<sup>18</sup> Bron: Jaar en trendrapportage 2016, provincie Utrecht

<sup>19</sup> Bron: Europese aanbesteding openbaar vervoer concessie provincie Utrecht 2016 – 2023, provincie Utrecht, 3 februari 2015

Recente concessies	Schaalgrootte in DRU's	Exploitatiebijdrage per jaar	Indicatieve totale contractwaarde per jaar
Amstelland Meerlanden (start december 2017)		Ca. €40 miljoen <sup>20</sup>	Ca. €90 miljoen <sup>23</sup>
Noord-Holland Noord (start juli 2018) <sup>21</sup>		Ca €19,1 miljoen	
Zuidoost-Friesland <sup>22</sup>		Ca. €12 miljoen	

De onderstaande tabel geeft de concessies van Zuid-Holland en de MRDH weer.

**Tabel 7 DRU's, exploitatiebijdrage en contractwaarde per concessie**

Concessies	Schaalgrootte in DRU's	Exploitatiebijdrage per jaar	Indicatieve totale contractwaarde per jaar
Zuid-Holland Noord (ZHN)	759.000	Ca. € 31,5 miljoen	Ca. € 63 miljoen
Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden (DAV), incl. treindienst Merwede-Lingelijn	390.000 (plus 1,8 miljoen dienstregeling kilometers voor de trein)	Ca. € 23,5 miljoen <sup>23</sup>	Ca. € 47 miljoen <sup>14</sup>
Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee (HWGO)	201.000	€ 10 miljoen <sup>24</sup>	Ca. 20 miljoen
Voorne – Putten Rozenburg	Ca. 150.000 <sup>25</sup>	€ 9,1 mln <sup>16</sup>	
Rotterdam Stad en Streek		€ 28,6 mln <sup>26</sup>	
Haaglanden bus regio		€18,4 mln <sup>27</sup>	
Haaglanden bus stad		€14,6 mln <sup>28</sup>	

<sup>20</sup> Bron: Connexxion wint concessie ov Amstelland-Meerlanden, NRC, 15 december 2016.

<https://vervoerregio.nl/artikel/20161214-connexxion-winnaar-ovconcessie-amstellandmeerlanden>

<sup>21</sup> <https://www.ovpro.nl/bus/2017/05/23/connexxion-sleept-concessie-noord-holland-noord-binnen>

<sup>22</sup> <https://www.ovpro.nl/bus/2015/12/08/arriva-wint-busconcessie-in-zo-friesland-en-de-waddeneilanden>

<sup>23</sup> Dit bedrag is inclusief de trein. Er is geen budgetuitsplitsing in de aanbesteding.

<sup>24</sup> Bron: provincie Zuid-Holland, bijlage bij uitvraag

<sup>25</sup> Bron: interview MRDH

<sup>26</sup> Bron: provincie Zuid-Holland, bijlage bij uitvraag

<sup>27</sup> Bron: provincie Zuid-Holland, bijlage bij uitvraag

<sup>28</sup> Bron: provincie Zuid-Holland, bijlage bij uitvraag

Ten slotte hebben we onderstaand twee grote concessies weergegeven die in verschillende interviews zijn genoemd.

**Tabel 8 DRU's, exploitatiebijdrage en contractwaarde per concessie**

Concessies	Schaalgrootte in DRU's	Exploitatiebijdrage per jaar	Indicatieve totale contractwaarde per jaar
Groningen Drenthe	Ca. 800.000 <sup>29</sup>	Ca. €50 à €60 miljoen <sup>20</sup>	Ca. €110 miljoen <sup>20</sup>
Arnhem - Nijmegen	Ca. 870.000		
Utrecht (BRU)		Ca. €45 miljoen <sup>30</sup>	

De contractwaarden van grotere concessies (exploitatiebijdrage plus reizigersopbrengsten) lijken op basis van bovenstaand overzicht en op basis van interviews te tenderen naar een maximale omvang van € 90 - €110 miljoen per jaar. Samenvoeging van de drie Zuid-Hollandse concessiegebieden zou leiden tot een totale contractwaarde van circa € 130 miljoen per jaar en daarmee boven die waarde liggen.

### **Omvang in dienstregelingen**

Uit het rapport “doelmatig aanbesteden” blijkt dat de omvang van een concessie in termen van dru's (beperkt) invloed heeft op de exploitatiekosten. De optimale omvang ligt volgens dit onderzoek rond de 300.000 dru's, echter onder deze omvang lijken de schaalnadelen beperkt te zijn en ook erboven worden maar beperkt schaalnadelen zichtbaar. De voornaamste conclusie van dit onderzoek is dat bij concessies met minder dan 120.000 dru's significante schaalvoordelen nog haalbaar lijken.<sup>31</sup>

De inzichten uit een marktconsultatie van de MRDH lijken deze conclusie niet tegen te spreken. Hierin hebben vervoerders aangegeven dat een concessieomvang van circa 100 tot 200 bussen optimaal zou zijn, dit komt overeen met ongeveer 250.000 tot 500.000 dru's<sup>32</sup>. Dit kan echter per gebied verschillen, omdat uit een marktconsultatie van Groningen Drenthe een omvang van circa €100 miljoen als goede omvang vanuit mogelijkheden voor decentrale sturing werd genoemd, ofwel ordegrrootte 350 bussen.

Indien we de omvang van de provinciale concessies in beschouwing nemen wordt zichtbaar dat alleen de concessie DAV in de bandbreedte van de indicatieve optimale omvang valt zoals genoemd tijdens de marktconsultatie van de MRDH. De concessie ZHN heeft beduidend meer dru's, terwijl HWGO net onder de bandbreedte zoals genoemd in de marktconsultatie zit, maar echter boven die zoals genoemd in het rapport “doelmatig aanbesteden”.

De concessie Voorne-Putten Rozenburg (MRDH) kent een omvang van circa 150.000 dru's, waardoor deze onder de bandbreedte zoals genoemd in de marktconsultatie zit, maar nog net boven de 120.000 dru's zoals genoemd in het rapport “doelmatig aanbesteden”. Eventuele samenvoeging van Voorne-Putten Rozenburg (VPR) en HWGO zou een concessiegebied genereren dat qua omvang binnen de bandbreedtes van een optimale omvang zouden vallen. Hierbij geldt dat het bij VPR gaat om een aan HWGO aangrenzend en vergelijkbaar type gebied dat voor doorgaand openbaar vervoer ook op Spijkenisse is aangewezen. Samenvoeging betreft echter twee concessiegebieden van verschillende ov-autoriteiten, waardoor de transitieinspanning (zowel

<sup>29</sup> Bron: Met de bus naar de stad, Noordelijke Rekenkamer, 8 mei 2017

<sup>30</sup> <https://www.ovmagazine.nl/2014/07/aanbesteding-utrecht-100-miljoen-goedkoper-1213>

<sup>31</sup> Doelmatig aanbesteden, Centrum voor Innovaties en Publieke Sector Efficiëntie Studies 2016. Let wel: door een wijzigende markt waarin kleinschalige mobiliteitsoplossingen en kleinschalig vervoer binnen concessies vallen, kan het “dru model” wijzigen.

<sup>32</sup> Bron: interview MRDH



synchronisatie in tijd als afspraken over een nieuwe verdeelsleutel van middelen in het provinciefonds) toeneemt. Op basis van de bandbreedte zijn schaalvoordelen beperkt. Daarnaast zijn er reeds gesprekken over een uitrail van lijn 104 (vanuit VPR naar HWGO) waardoor een optimalisatie binnen de huidige concessies kan plaatsvinden. Mogelijke voordelen inzake besparing op afstemmingstijd in de aanbesteding en het concessie-management worden daardoor al beperkt.

**Tabel 9 Aantal dienstregelingsuren per concessies**

Concessies	Schaalgrootte in dru's	Inzichten marktconsultatie MRDH, optimale schaalgrootte 250.000 – 500.000 dru's	Inzichten rapport “doelmatig aanbesteden” – schaalvoordelen indien minder dan 120.000 dru's
		Binnen bandbreedte	Boven “norm”
Zuid-Holland Noord (ZHN)	759.000	Nee	Ja
Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden (DAV), incl. treindienst Merwede-Lingelijn	390.000	Ja	Ja
Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee (HWGO)	201.000	Nee	Ja
Voorne Putten Rozenburg (MRDH)	150.000	Nee	Ja
Voorne Putten Rozenburg en HWGO	Circa 350.000	Ja	Ja

### Conclusie

Samenvoeging van de concessies HWGO en Voorne Putten – Rozenburg zou vanuit de optiek van aantallen dru's leiden tot een concessie die in de bandbreedte valt van optimale schaalgrootte zoals genoemd in de marktconsultatie MRDH.

### 3.3 Innovaties

Er is een belangrijk onderscheid tussen gebieden die marktpotentie hebben en gebieden die dat niet hebben. In gebieden met marktpotentie, zeker als de vervoerder opbrengstverantwoordelijk is, is er meer ruimte voor het aanboren van opbrengsten en innovatie. In tegenstelling tot gebieden waar die potentie niet aanwezig is. Zuid Holland Noord is te typeren als een stedelijk gebied met marktpotentie. Er is sprake van relatief veel keuzereizigers. De concessie DAV bestaat grofweg uit twee gebieden: Alblasserwaard-Vijfheerenlanden is een landelijk gebied, welke niet concurrerend is met de auto en Drechtsteden juist een stedelijk gebied. HWGO is te typeren als een urbaan / voorstedelijk gebied met een hoog aandeel scholieren (zogenoeten gedwongen reizigers). Combinatie van deze verschillende gebieden kan leiden tot een negatief effect op innovatie en ontwikkeling.

Een ander mogelijk nadeel van samenvoeging van concessiegebieden tot een groot gebied is dat een zodanige grote concessie de geëigende vervoerbedrijven trekt. Wanneer innovatie wordt verwacht op bepaalde vervoercharacteristieken (bijvoorbeeld het vraagafhankelijke) hebben kleinere

mobiliteitspartijen als hoofdaannemer weinig kans. Dit risico is afhankelijk van de inrichting van concessies (wel of geen integrale mobiliteitsconcessies).

Bij een grote concessie is het eveneens de vraag of deze zo kan worden ingericht dat er ruimte is om in te spelen op veranderingen. Bij een zodanig grote omvang als de samenvoeging van de drie Zuid-Hollandse busconcessies worden mogelijk de risico's te groot en het geheel te onoverzichtelijk voor vervoerbedrijven om nog een bieding te kunnen doen, aangezien het onmogelijk is om over een concessieperiode van 10 jaar de ontwikkelingen te overzien. De ov-autoriteit in de concessie Groningen-Drenthe heeft er voor gekozen om zelf opbrengstverantwoordelijk te blijven en dit niet bij de vervoerder te leggen. Op deze wijze loopt de vervoerder geen risico bij veranderingen in trends en ambities. De provincie Zuid-Holland kiest in haar beleid juist voor opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder (en ontwikkeling via gezamenlijke ontwikkelteams).

Ten slotte: door het samenvoegen van de drie concessies blijft er nog maar één vervoerder over. In sommige situaties kan het handig zijn om van meerdere vervoerders te horen of bepaalde wensen van de provincie (technisch) uitgevoerd kunnen worden. Wat voor de ene vervoerder wel uitvoerbaar is, kan bij een andere vervoerder niet of moeilijk uitvoerbaar zijn. Dit inzicht helpt om uiteindelijk meer wensen van de provincie gerealiseerd te krijgen. Het contracteren van maar één vervoerder heeft daarom mogelijk ook nadelen ten aanzien van het meewerken aan wensen van de provincie.

#### Conclusie

Samenvoeging van concessies in Zuid-Holland heeft een negatief effect op innovatie.

### 3.4 Marktwerking

Wanneer gelijktijdig meerdere omvangrijke concessies worden aanbesteed moeten zelfs grote vervoerbedrijven een keuze maken tussen de concessie(s) waar ze wel en niet op kunnen bieden. Zo bleek dat tijdens de aanbesteding van de HWGO concessie drie vervoerbedrijven niet inschreven. Mogelijk is dit te verklaren door het feit dat tegelijkertijd meerdere concessieaanbestedingen liepen en de HWGO concessie de minst omvangrijke (en daarmee minst aantrekkelijke) was. Indien de Zuid-Hollandse provinciale concessies worden samengevoegd, zullen grote vervoerbedrijven eerder geneigd zijn hierop te bieden tijdens een gelijktijdige aanbesteding van meerdere concessies.

Kleine concessies leiden tot aanbiedingen van andere, kleinere, vervoerbedrijven. Zo heeft een touringcarbedrijf meegedongen naar de HWGO concessie. Voor grotere concessie worden deze partijen vaak uitgesloten vanwege onder andere de eisen aan minimale kapitaalomvang van het vervoerbedrijf.

#### Conclusie

Samenvoeging van concessies in Zuid-Holland kan voor de kleinste concessie (HWGO) een positief maar tegelijkertijd ook een negatief effect hebben. Negatief omdat minder grote vervoerders inschrijven als tegelijkertijd grotere aanbestedingen lopen. Positief omdat kleinere vervoerders (touringcarbedrijven) in staat zijn in te schrijven (vanuit eisen aan minimale kapitaalomvang).

Samenvoeging van concessies in Zuid-Holland heeft voor DAV en Zuid-Holland Noord geen effect, omdat deze al interessant genoeg zijn qua grootte.

### 3.5 Complexiteit, kosten aanbesteding en concessie management

Door concessiegebieden samen te voegen ontstaat er mogelijk efficiency in juridische ondersteuningskosten, omdat er niet voor drie verschillende concessies maar voor één concessie externe ondersteuning wordt ingehuurd. Een grotere concessie kan wel tot extra complexiteit leiden, waardoor extra juridische toetsen moeten worden uitgevoerd. In Zuid-Holland zijn de juridische kosten overigens een fractie van de totale provinciale uitgaven aan openbaar vervoer (in de huidige situatie bedragen de juridische ondersteuningskosten afgerond 0% van het totale kostenbedrag).

In het concessie management blijven er afstemmingsuitdagingen indien de drie Zuid-Hollandse busconcessies worden samengevoegd. Te meer omdat deze samenvoeging in dat geval niet plaatsvindt op basis van vervoerkundige redenen (zie hiervoor paragraaf 3.1). Wel ontstaat er een voordeel omdat afstemming maar met één vervoerder hoeft plaats te vinden. Twee verschillende vervoerders (en/of meerdere concessies) kosten meer tijd. Buiten de overleggen betreft dat bijvoorbeeld basale aspecten als verschillende data systemen en verschillende concessievoorwaarden, waardoor bijvoorbeeld rapportages meer tijd kosten.

Samenvoeging van de concessies leidt tot een synchronisatieperiode omdat de huidige concessieperiodes verschillen. De ervaring uit andere gebieden is dat effecten van samenvoeging van concessies niet direct inzichtelijk zijn omdat de nieuwe situatie niet vergelijkbaar is met de oude situatie: in de nieuwe concessie worden andere ontwikkelingen of inzichten meegenomen.

De verschillende concessies van Zuid-Holland kennen verschillende structuurkenmerken. Bij samenvoeging waarbij recht wordt gedaan aan verschillende structuurkenmerken kunnen uitzonderingsparagrafen binnen een aanbesteding van één grote concessie ontstaan. Hierdoor wordt in de aanbesteding de complexiteit voor zowel aanbesteder als inschrijver verhoogd, wat kan leiden tot een hogere gevraagde exploitatiebijdrage. Indien normen niet kunnen worden geüniformeerd, ontstaat ook in het concessie management complexiteit, omdat binnen een contract meerdere indicatoren gelden. Het mogelijke positieve effect in minder tijd aan concessie management wordt hiermee teniet gedaan.

Daarnaast betekent een groter gebied dat meer gemeenten het bestuurlijk eens moeten worden. Procesmatig is dit complex. Dit wordt versterkt indien de structuurkenmerken en/of beleidsambities tussen deelgebieden verschillen dan wel door samenvoeging meer uiteen komen te liggen. Complexiteit vertaalt zich ook in effecten op het aantal overleggen. Overigens is Groningen Drenthe een positief voorbeeld waar al lang regionaal intensief wordt samengewerkt. Na de keuze voor samenvoeging op basis van vervoerkundige stromen, is het aantal bestuurlijke overleggen daar ongeveer gelijk gebleven.

De provincie is als ov-autoriteit opdrachtgever van het vervoerbedrijf en schrijft dan ook de aanbesteding uit. Gemeenten zijn echter een belangrijke partner hierbij. Zij scheppen namelijk veel van de voorwaarden, als wegbeheerder dragen zij bijvoorbeeld zorg voor veel van de bushaltes en busbanen. Daarnaast is afstemming nodig om de lijnvoering en inrichting (verkeersdrempels, rotondes, enz.) goed af te stemmen. Ten slotte zijn er ook lokale wensen en doelen met betrekking tot mobiliteit, het ov is hierbij één van de belangrijke schakels. Ter voorbereiding op een aanbesteding worden daarom afspraken gemaakt met alle gemeenten binnen het concessiegebied.

In het geval de concessies worden geïntegreerd zal met een groter aantal gemeenten tegelijkertijd en gezamenlijk afspraken gemaakt moeten worden. Ieder gebied kent eigen structuurkenmerken,

waardoor wensen en daaraan gerelateerd normen per gebied kunnen verschillen. Als voorbeeld: een dunbevolkt gebied zal om andere mobiliteitsoplossingen vragen dan een stedelijk gebied.

Zeker indien wordt gekozen voor een fijnmazige aanpak – zoals in de voorbereiding van de DAV concessie waarbij de regio intensief is meegenomen en lokaal maatwerk is gezocht - heeft samenvoeging mogelijk negatieve effecten omdat er meer moet worden afgestemd en overlegd: bij een gelijke voorbereidingstijd bestaat de kans op een negatief effect op kwaliteit, dat na de aanbesteding weer negatieve effecten genereert.

Steeds meer reizigers met een beperking nemen deel in het openbaar vervoer. Dit betekent voor een openbaar vervoer aanbieder maatwerk. Hoe groter het gebied, hoe meer maatwerk, wat de complexiteit voor de inschrijvende openbaar vervoer aanbieder vergroot. Dit kan een negatief effect op de kosten hebben.

### Conclusie

Samenvoeging van concessiegebieden in Zuid-Holland heeft een negatief effect op de complexiteit. Complexiteit heeft effect op aanbesteding en concessie management. Complexiteit in een aanbesteding kan zich vertalen in een risico opslag ofwel een hogere exploitatiebijdrage (of een lager aanbestedingsresultaat). Dat heeft een grote impact op de totale kosten. Effecten op het concessie management zijn negatief indien er sprake is van uitzonderingsparagrafen ten gevolge van verschillende structuurkenmerken. Door concessiegebieden samen te voegen ontstaat er mogelijk efficiency in juridische ondersteuningskosten, maar deze kosten bedragen afgerond 0% van de totale provinciale uitgaven aan openbaar vervoer.

## 3.6 Lerend vermogen

Lerend vermogen betekent dat een persoon / organisatie in de gelegenheid moet zijn iets te leren. Om kwalitatief goede aanbestedingen in de markt te kunnen zetten zijn kennis en ervaring noodzakelijk. In het geval de gebiedsconcessies worden geïntegreerd zal nog maar eens in de 10 jaar een aanbesteding plaatsvinden, in plaats van de huidige drie aanbestedingen in tien jaar. Dit heeft een negatief effect op het lerend vermogen. De aanbesteding van DAV, circa twee jaar na HWGO, heeft binnen de provincie Zuid-Holland laten zien dat meerdere keren aanbesteden toegevoegde waarde heeft op het lerend vermogen: de lessen konden goed worden geïnternaliseerd in een nieuwe aanbesteding. En een deel van de betrokken ambtenaren zijn na de implementatie HWGO gelijk doorgedaan met de opstart van de aanbesteding DAV.

Naast het lerend vermogen van de organisatie, is het van belang lerend vermogen te verankeren binnen de organisatie. Rekening houdend met personeelsverloop en functiewisselingen zal het bij aanbestedingen van eens in de tien jaar lastig zijn de continuïteit van kennis en ervaring binnen de organisatie te garanderen. Dit heeft een negatief effect op de kwaliteit van de aanbesteding plus een extra kostenverhogend effect omdat dan meer specifieke kennis extern ingehuurd moet worden.

De trend van innovatie, meer samenwerking met de regio en gemeenten, kleinschalige mobiliteitsoplossingen en diverse pilots, vragen ook juist om extra lerend vermogen gedurende de concessie.

Bij meerdere concessies met meerdere vervoerders zou het lerend vermogen in de uitvoering groter kunnen zijn.

## Conclusie

Samenvoeging van concessies in Zuid-Holland heeft een negatief effect op lerend vermogen.

### 3.7 Uniformering tarief

De kilometertarieven van de drie Zuid-Hollandse concessies verschillen momenteel van elkaar, zie hiervoor de volgende tabel.

**Tabel 10 Kilometertarieven en reizigerskilometers provinciale ov-concessies Zuid Holland**

Concessie	Kilometertarief (2017)	Reizigerskilometers (excl. Studentenkaart en wagenverkoop, 2016)
<b>Zuid Holland Noord (ZHN)</b>		
ZHN Buurtbus	€ 0,103	€108 miljoen
ZHN streekbus	€ 0,143	
ZHN Hoogwaardig OV (HOV)	€ 0,180	
<b>Drechtsteden Alblasserwaard Vijfheerenlanden (DAV)</b>		
DAV Buurtbus	€ 0,136	€52 miljoen (excl. trein)
DAV Streekbus	€ 0,136	
DAV HOV	€ 0,175	
DAV Stadsdienst Dordrecht	€ 0,157	
MerwedeLingelijn (trein)	€ 0,180	-
<b>Hoeksche Waard, Goeree Overflakkee (HWGO)</b>		
HWGO Buurtbus	€ 0,136	€76 miljoen
HWGO Streekbus	€ 0,136	
HWGO HOV	Afgeschaft ( € 0,136)	

Bron: Provincie Zuid-Holland

Door het samenvoegen van concessies wordt het makkelijker om afspraken te maken over tariefproducten omdat er minder partijen en contracten zijn.

Bij een eventuele uniformering van de kilometertarieven is het voor vervoerders van belang dat dit opbrengstneutraal verloopt (ofwel zonder effect op de totale inkomsten van vervoerders), zodat een concessie niet verlieslatend wordt. Binnen een lopend concessiecontract zal een eventuele inkomstendering voor vervoerders worden verhaald op de provincie. Ook bij een nieuw te verlenen concessie zal een eventuele inkomstendering bij de provincie belanden aangezien hierdoor de gevraagde exploitatiesubsidie toe zal nemen (of de kwaliteit van het vervoer lager zal liggen).

Hiertegenover staat dat bij uniformering van de kilometertarieven het voor reizigers van belang is dat dit kostenneutraal verloopt (ofwel geen effect op de gemiddelde kosten van reizigers). Vaak gaan deze twee niet samen en leidt een wijziging bij kostenneutraliteit tot een opbrengstdering voor vervoerders.

Voor de opbrengstendering bij het verlagen van de kilometertarieven in de concessie Zuid-Holland Noord tot het kilometertarief van de concessies HWGO en DAV (€0,136) geldt als jaarlijkse indicatie ZHN streekbus: €435.000. De opbrengstdering van HOV/ R-net (in de concessies ZHN en DAV) alsmede Stadsbus Dordrecht zouden nog op dat bedrag komen en optellen tot

€2.000.000. Voor de berekening hiervan alsmede de gehanteerde aannamen verwijzen wij naar de brief aan Provinciale Staten dd. 15 juni 2017 inzake de mogelijkheid om de Openbaar Vervoer tarieven van de concessie Zuid-Holland Noord te verlagen.

### 3.8 Synchronisatie

Indien de keuze voor samenvoeging wordt overwogen is het noodzaak te beseffen dat de verschillende concessies verschillende einddata kennen. Concessies moeten dan ook worden gesynchroniseerd.

#### **Verschillende aanpakken**

Om te komen tot synchronisatie zijn verschillende aanpakken denkbaar. Zo kan een concessie worden aanbesteed, waarbij sommige delen later worden ondergebracht in een buurconcessie. Hierbij is het de vraag hoe om te gaan met het materieel voor het deel van de concessie dat later wegvalt.

Een andere aanpak is om tijdelijk te werken met kortlopende concessies om einddata gelijk te trekken. Onderstaande case geeft aan dat aanbesteding van een termijn van twee tot drie jaar op basis van het verleden doelmatig kan zijn en daarmee geen negatieve kosteneffecten ten gevolge van die synchronisatie zou betekenen.

#### **Casebeschrijving**

*Bron: Doelmatig aanbesteden, Centrum voor Innovaties en Publieke Sector Efficiëntie Studies, mei 2016*

Uit de ervaringen met aanbestedingen blijkt dat vanuit kostendoelmatigheid de optimale concessieduur heel kort of heel lang blijkt te zijn. Concessies met een gemiddelde concessieduur (5-6 jaar) blijken 10 tot 20% duurder te kunnen uitvallen dan concessies met een duur van drie of tien jaar. Als mogelijke verklaring worden boventallige bussen (korte termijn) dan wel bereidheid tot investeren (lange termijn) aangegeven. Een aanbesteding van 2 tot 3 jaar met hetzelfde soort materieel zou op basis van bovenstaande conclusie doelmatig zijn.

Indien er echter sprake is van een korte transitieperiode en het opbrengstrisico ligt bij de vervoerder bestaat het risico op weinig innovaties dan wel een andere lijnvoering om kosten te besparen. Indien het opbrengstrisico bij de provincie zou liggen, is dat effect te dempen. Het is echter een beleidsambitie van de provincie Zuid-Holland om de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder te leggen. Dit leidt tot de conclusie dat een korte transitieperiode een risico met zich mee brengt.

Verdere mogelijke effecten van en vragen bij deze optie zijn:

- Hoe om te gaan met materieel?
- Extra aanbestedingsinspanningen in korte tijd van zowel aanbesteder als vervoerder

De DAV concessie wordt momenteel aanbesteed en loopt tot minimaal begin 2026. Afhankelijk van het gekozen model betekent dit dat HWGO in 2024 kan instromen (dan wel de concessie HWGO voor twee jaar moet worden verlengd) en de concessie ZHN in 2021 kan instromen of 2 jaar moet worden verlengd en daarna instromen / voor een periode van nog eens twee jaar moet worden aanbesteed, waarna een volledig nieuwe integrale aanbesteding plaatsvindt.

De concessie VPR loopt af in december 2018. Het nieuwe programma van eisen is reeds bekend. De nieuwe concessie gaat in op 9 december 2018 en kent een looptijd van 10 jaar. In het

programma van eisen is reeds een mogelijke uitruil van lijn 104 benoemd, waardoor de concessie HWGO wordt geoptimaliseerd zonder verdere samenvoeging. HWGO loopt tot december 2023 met een optie van verlenging van 2 jaar. Dit zou een overbruggingstijd van 3 jaar vergen dan wel een instroom in de concessie VPR.

### *Inspanningen*

De beleidsinzet in de provincie Zuid-Holland varieert per aanbesteding. De trend is dat dit de afgelopen jaren is toegenomen, vooral omdat meer synergie wordt gezocht met andere vervoervormen in het concessiegebied (doelgroepenvervoer), er meer synergie wordt gezocht met de regio in de voorbereiding, en er meer aandacht is voor het voorsorteren op innovatieve ontwikkelingen die de klantvraag kunnen gaan beïnvloeden. Dit betekent dat er geen transitie naar een bestaande situatie plaatsvindt. Bij samenvoeging van concessiegebieden van verschillende autoriteiten zal de gewenste situatie / beleidsambities dus ook synchroon moeten lopen.

Enmalig zullen uniforme en eenduidige bestuurlijke en beleidsafspraken gemaakt moeten worden met alle gemeenten, maar ook binnen de provincie. Deze tijdsbesteding is voor zowel het proces om te komen tot afspraken, als het daadwerkelijk afsluiten van bijvoorbeeld een bestuursconvenant.

Bestuurlijk gaat het om afspraken over bevoegdheden en verantwoordelijkheden; bijvoorbeeld wie neemt deel aan stuurgroepen en hoe frequent moeten deze plaatsvinden indien meerdere gemeenten in één stuurgroep deelnemen? Beleidsmatig gaat het bijvoorbeeld om afspraken over de verwachte effecten op doelbereik, zeker indien sprake is van pilots binnen een concessiegebied.

De bestuurlijke- en beleidsinspanning wordt complexer indien het gaat om een samenvoeging van concessiegebieden van verschillende ov-autoriteiten. Bestuurlijke afspraken gaan in dat geval om bredere aspecten waaronder heldere financiële afspraken (bijvoorbeeld over het aandeel exploitatiesubsidie). Dit vertaalt zich in extra inspanning voor de transitie.

## 4 Conclusies

### 4.1 Vervoerkundig

Onze conclusie is dat vervoerkundige synergie een belangrijk, zo niet het belangrijkste, argument is om concessies (mogelijk) samen te voegen. Het is de basis om te komen tot positieve effecten in de definitie van reizigersgemak, voordelen in exploitatie en beheersbaarheid en daarmee in kosten. Vervoerstromen zijn daarbij het uitgangspunt om te kijken of en hoe een concessie kan worden ingedeeld. Met andere woorden samenhang in reizigersstromen staat centraal. Daarna spelen criteria als samenhang in vervoercharacteristieken (lijngebonden / vraagafhankelijk, klein- en grootschalig materieel) en concessieomvang.

Conclusie in Zuid-Holland is dat er een zeer beperkte reizigersstroom tussen de drie Zuid-Hollandse busconcessies is. Vanuit die optiek is vervoerkundige synergie geen argument voor samenvoeging van de drie Zuid-Hollandse busconcessies.

Tussen de Zuid-Hollandse concessies en de concessies van de Metropool Regio Den Haag Rotterdam is wel sprake van grensoverschrijdende reizigersstromen. Zeker op lijnen die een verbinding bieden op knooppunten leidt dit tot afstemming om te voorkomen dat lijnen worden geknipt en reizigers geconfronteerd worden met extra overstappen of verminderde aansluitingen. Aandachtspunt hierbij is dat voor een deel van de grensoverschrijdende lijnen momenteel gesprekken gaande zijn tussen de MRDH en de provincie Zuid-Holland voor uitrust. Indien tot uitrust wordt gekomen, wordt hiermee een effect bereikt zonder dat hiervoor samenvoeging van concessies noodzakelijk is.

### 4.2 Effecten

- Een optimale omvang waarbij schaalvergroting effecten sorteert is niet exact aan te geven. Wel blijken in de praktijk de grotere concessies te tenderen naar een maximale marktomvang in euro's tussen de €90 en €110 miljoen. Een optimale omvang / bandbreedte in dienstregelingsuren lijkt per gebied verschillend. Een samenvoeging van de drie Zuid-Hollandse busconcessies leidt tot een concessie die boven de tenderende schaalgrootte ligt in euro's.
- Door die grootte in combinatie met (1) de verschillende karakteristieken van de drie concessiegebieden en (2) een exclusief recht voor één vervoerder om grotere en kleinere vervoerstromen in een groot gebied te bedienen, worden er negatieve effecten verwacht op Innovatie, Marktwerking en Complexiteit.
- Negatieve effecten op complexiteit en marktwerking kunnen leiden tot een negatieve impact op de gevraagde exploitatiebijdrage. Deze bijdrage is circa 99% van de totale kosten in het openbaar vervoer voor de provincie. Dit betekent een grote impact.
- Door samenvoeging van concessiegebieden ontstaat er een mogelijke besparing op juridische ondersteuningskosten. Deze kosten bedragen echter afgerond 0% van het totale kostenbedrag in openbaar vervoer voor de provincie.
- In het concessie-management ontstaan bij samenvoeging van de drie Zuid-Hollandse concessiegebieden kostenbesparingen omdat afstemming maar met één vervoerder plaatsvindt. Daar staat tegenover dat de Zuid-Hollandse concessies verschillende structuurkenmerken kennen. Samenvoeging betekent dat er mogelijk uitzonderingen binnen een bestek nodig worden om recht te doen aan verschillende structuurkenmerken. In dat geval



wordt zowel de aanbesteding als het concessie management complexer. Dit heeft een negatief effect. Daarnaast geldt dat er meer afstemmingstijd nodig is in een grotere concessie omdat er meer stakeholders betrokken zijn. Ook dit heeft een negatief effect.

- Een samenvoeging van concessiegebieden heeft een negatief effect op lerend vermogen, bij zowel aanbesteding als concessie management.
- Het effect van het samenvoegen van concessies van verschillende ov-autoriteiten op het aantal overleggen relateert aan een bestaande bestuurlijke cultuur en aanwezige actieve netwerken. Hoe minder sprake is van een samenwerkende bestuurlijke cultuur of actieve netwerken, hoe meer inspanningen noodzakelijk zijn om te komen tot een wijziging in bestaande concessies.
- Een samenvoeging van de concessies HWGO en Voorne-Putten Rozenburg zou vanuit de invalshoek van marktomvang in dienstregelingsuren leiden tot een concessie die in de tenderende bandbreedte valt (op basis van de marktconsultatie MRDH) en kan daardoor schaalvoordelen genereren. Daarnaast kan de concessie aantrekkelijker zijn voor grotere vervoerders. Tegelijkertijd kan het zo zijn dat de concessie daarmee te groot wordt voor kleinere vervoerders zoals een touringcarbedrijf.

### 4.3 Uniformering tarief

Door het samenvoegen van concessies wordt het makkelijker om afspraken te maken over tariefproducten omdat er minder partijen en contracten zijn.

In alle drie de gebiedsconcessies is de vervoerder opbrengstverantwoordelijk. Dit betekent dat de vervoerder inschrijft op een concessie met een bepaalde prijs. De vervoerder verkrijgt zijn inkomsten gedurende de looptijd van de concessie door:

- De afgesproken exploitatiebijdrage van de provincie Zuid-Holland;
- Inkomsten uit reizigersopbrengsten.

De vervoerder schrijft dus in met een bepaald verdienmodel. Op het moment dat een concessieverlener gedurende de concessie iets wil veranderen – bijvoorbeeld een kilometertarief – heeft dit direct effect op de inkomsten van de vervoerder. De vervoerder zal compensatie vragen.

Gelijkschakeling van kilometertarieven van de drie Zuid-Hollandse concessies (verlaging van het kilometertarief van de concessie Zuid-Holland Noord tot het kilometertarief van de concessies HWGO en DAV) leiden tot een indicatieve jaarlijkse opbrengstderving van de streekbus ZHN van €435.000. De opbrengstderving van HOV/ R-net (in de concessies ZHN en DAV) alsmede Stadsbus Dordrecht zouden nog op dat bedrag komen en optellen tot €2.000.000.

### 4.4 Synchronisatie indien wordt gekozen voor een samenvoeging

Een keuze voor samenvoeging heeft eenmalige effecten op het synchroniseren van lopende concessies naar één concessie. De tijdstermijnen van de Zuid-Hollandse concessies zijn zodanig dat er sprake is van synchronisatie van meerdere concessies. Hiervoor zijn verschillende aanpakken mogelijk. Aandachtspunten zijn onder andere:

- Materieel;
- Risico op weinig innovaties / kostenbesparingen bij een korte transitieperiode. Dat effect is te dempen indien het opbrengstrisico bij de ov-autoriteit zou liggen.

Per definitie heeft een wijziging effecten op het maken van bestuurlijke en beleidsafspraken.

## Bijlage 1. Literatuurlijst

Bron	Datum	Organisatie
Doelmatig aanbesteden	Mei 2016	Centrum voor Innovaties en Publieke Sector Efficiëntie Studies (IPSE Studies): een samenwerkingsverband tussen CAOP, Technische Universiteit Delft en Erasmus Universiteit Rotterdam
Innovaties in het openbaar vervoer	September 2016	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Regionaal Openbaar Vervoer per 1 januari 2017	Januari 2017	Kennisplatform CROW
Gemeente en openbaar vervoer	Juli 2007	Kennisplatform CROW
Evaluatie concessie management OV Noord-Brabant	Juli 2010	Ligtermoet & Partners
Samen naar een samenhangend assortiment van reisproducten	November 2013	Panteia
Evaluatie OV beleid provincie Limburg	Augustus 2011	Provincie Limburg
Aanbesteding openbaar vervoer Drechtssteden en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden van start	April 1017	Provincie Zuid-Holland
Aankondiging van een opdracht: Europese aanbesteding Openbaar Vervoer Drechtsteden, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV) 2018 - provincie Zuid-Holland	April 2017	Tendered
Hoofdlijnen PvE Concessie DAV	April 2017	Provincie Zuid-Holland
Tender PublicTransport 2017 – region DAV (English version)	Februari 2017	Provincie Zuid-Holland
Begroting 2017	November 2016	Provincie Zuid-Holland
Bestedingsplan mobiliteit 2017	Oktober 2016	Provincie Zuid-Holland
Drechtsteden en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden pakken samen vernieuwing openbaar vervoer aan	Oktober 1016	Provincie Zuid-Holland
Beleidskader openbaar vervoer DAV in vogelvlucht	September 2016	Provincie Zuid Holland
Kennisdocument concessie DAV 2018 DAV	Juni 2016	Provincie Zuid-Holland
Ontwikkeling openbaar vervoer in Zuid-Holland_Brief GS	April 2016	Provincie Zuid-Holland
Concept Nota van Uitgangspunten	April 2014	Provincie Zuid-Holland

Beleidskader en Nota van Uitgangspunten OV-Concessie HWGO_5-minuten versie en SV	Maart 2014	Provincie Zuid-Holland
Beheer en aanbesteding concessies openbaar vervoer deel 2 rapport van bevindingen	November 2012	Rekenkamer Zeeland
OV-visie Brabant	September 2012	Provincie Noord-Brabant. SRE
Klantbarometer	Periode 2016	CROW
Aanbestedingsprocedure OV-Concessie Hoeksche Waard – Goeree-Overflakkee	eindrapport, maart 2016.	provincie Zuid-Holland

## Bijlage 2. Interviews

Ten behoeve van dit onderzoek zijn interviews afgenomen met de volgende personen:

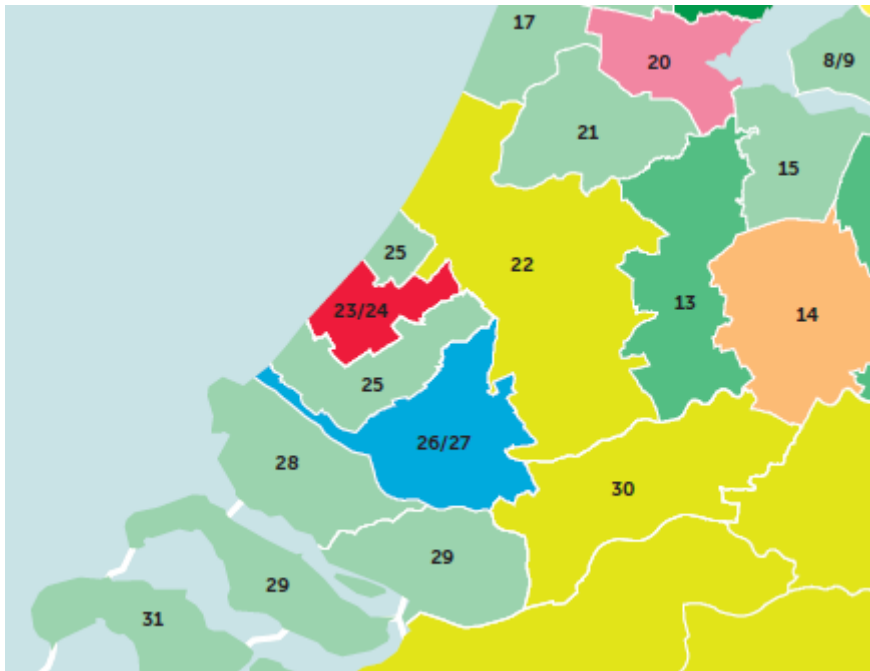
- DOVA: Frank Noten (vanuit ervaring provincie Noord-Brabant)
- CROW: Marcel Sloot
- MRDH: Gertjan Nijsink
- Provincie Zuid-Holland: Marcel Bus, Marcel Scheerders en Tom Verhaar
- Rover: Tim Boric
- OV bureau Groningen Drenthe: Peter Mul
- Provincie Zeeland: Ferry Chervet
- Provincie Limburg: Eugene Banach en Piet Lemmerling
- Provincie Gelderland: Marieke Kassenberg

## Bijlage 3. Toelichting uitgangssituatie

In onderstaande tabel zijn de drie concessiegebieden, de concessiehouder en de looptijd benoemd.

Concessie	Gebied	Concessiehouder	Looptijd
Zuid-Holland Noord (ZHN)	De concessie Zuid-Holland Noord (ZHN) bevat het openbaar busvervoer in de Leidse regio, Duin-en Bollenstreek en Midden-Holland. Dit bevat de steden Leiden, Alphen aan den Rijn en Gouda en het omliggende gebied. De concessie grenst ten noorden aan de provincie Noord-Holland, ten oosten aan de provincie Utrecht, ten zuiden aan de rivier De Lek en ten westen aan de MRDH.	Arriva	8 jaar, tot december 2020 (optie tot verlening met 2 jaar)
Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden (DAV), incl. treindienst MerwedeLingelijn	het stedelijke gebied Drechtsteden, met Dordrecht als grootste kern, en de landelijke gebieden Alblasserwaard en Vijfheerenlanden, met Gorinchem als grootste kern. Naast het busvervoer is in deze concessie ook de treindienst MerwedeLingelijn opgenomen (de treinverbinding tussen Dordrecht en Geldermalsen). Het concessiegebied wordt begrensd door de MRDH in het westen, de provincie Gelderland in het oosten, de Lek en de provincie Utrecht in het noorden en de provincie Noord-Brabant in het zuiden.	Arriva	12 jaar, tot december 2018 <i>Nieuwe concessie 8 jaar met optie tot verlening met 2 jaar</i>
Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee (HWGO)	De concessie Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee (HWGO) bevat het openbaar busvervoer in deze twee landelijke gebieden. Het concessiegebied wordt begrensd door de MRDH in het noorden, de Dortsche Kil in het oosten, de provincie Zeeland in het zuiden en het Spui (en de MRDH) in het westen.	Connexion	8 jaar, tot december 2023 (optie tot verlening met 2 jaar)

De drie bus concessies van de provincie Zuid-Holland liggen als een soort hoefijzer om de vijf bus concessies van de MRDH geklemd. Dit is weergegeven in onderstaande overzichtskaart.



Bron: Concessieposter 2017, CROW. Provincie Zuid-Holland heeft de concessies 22: ZHN, 30: DAV, 29: HWGO (MRDH: 23/24 Haaglanden stad en rail, 25 Haaglanden streek, 26/27 Rotterdam stad, streek en rail, 28 Voorne-Putten Rozenburg)

Te zien is ook dat de busconcessies van Zuid-Holland in totaal aan 11 andere concessiegebieden grenzen. Onderstaand zijn de concessiegebieden benoemd.

Concessie	Grenst aan concessiegebieden
Zuid-Holland Noord (ZHN)	8 andere bus-concessies: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rotterdam stad en streek, Haaglanden stad en Haaglanden streek (MRDH)</li> <li>- Provincie Utrecht</li> <li>- DAV (Provincie Zuid-Holland)</li> <li>- Haarlem-IJmond</li> <li>- Amstelland - Meerlanden</li> </ul>
Drechtsteden, Alblasserwaard, Vijfheerenlanden (DAV), incl. treindienst Merwedelingelijn	7 andere bus-concessies: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rivierenland (provincie Gelderland)</li> <li>- Provincie Utrecht en tram&amp;bus regio Utrecht</li> <li>- West-Brabant (provincie Noord-Brabant)</li> <li>- HWGO (provincie Zuid-Holland)</li> <li>- Rotterdam stad en streek (MRDH)</li> </ul>
Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee (HWGO)	5 andere bus-concessies <ul style="list-style-type: none"> <li>- West-Brabant (provincie Noord-Brabant)</li> <li>- DAV (provincie Zuid-Holland)</li> <li>- Rotterdam stad en streek (MRDH)</li> <li>- Zeeland</li> </ul>

De grenzen tussen de drie Zuid-Hollandse busconcessies zijn ooit vervoerkundig gekozen. Er is tussen deze drie gebieden sprake van natuurlijke grenzen (Lek en Dordtsche Kil). De grenzen met de buurprovincies en MRDH zijn bestuurlijk bepaald. Natuurlijke barrières in het Deltagebied met

Noord-Brabant en Zeeland zorgen wel voor een bundeling van vervoerstromen bij een beperkt aantal rivierovergangen.

In het onderzoeksrapport “*Samen naar een samenhangend assortiment van reisproducten*”<sup>33</sup> is een uitgebreide analyse gedaan van reisbehoeften en grensoverschrijdende reizen. Dit betreft een onderzoek naar reizen in de Zuidvleugel. Aangrenzende concessiegebieden in de provincies Noord-Holland, Utrecht en Brabant zijn daarin niet meegenomen.

Onderstaand zijn de belangrijkste conclusies opgenomen. Het betreft een onderzoek uit november 2013, recentere cijfers waren voor deze rapportage niet beschikbaar.

#### Onderzoek samen naar een samenhangend assortiment van reisproducten

Op basis van een analyse van de herkomst en bestemming van ov-reizigers zijn in het bovengenoemde onderzoek een aantal bundels onderscheiden waar relatief veel personen frequent over de grenzen van concessies reist. De volgende bundels van grensoverschrijdend vervoer in de Zuidvleugel worden benoemd:

2. Heinenoordtunnel (tussen de concessies Rotterdam en HWGO)
3. Rotterdam – Drechtsteden (tussen de concessies Rotterdam en DAV)
4. Rotterdam – Krimpenerwaard (tussen de concessies Rotterdam en ZHN)
5. RandstadRail + ZoRo-lijn (tussen de concessies Rotterdam en Haaglanden)
6. Rotterdam – Westland (tussen de concessies Rotterdam en Haaglanden)
7. Den Haag – Kuststreek (tussen de concessies Haaglanden en ZHN)

De interactie tussen Zuid-Hollandse concessies blijkt volgens dit onderzoek zeer beperkt. Het merendeel van de personen die vanuit een Zuid-Hollandse concessie frequent over de grenzen van deze concessies reizen, bevindt zich in de relaties met de regio's Rotterdam en Haaglanden. Meestal betreft dit lijnen uit de concessie van Rotterdam (met name de metro) in combinatie met Zuid-Hollandse lijnen die beginnen en eindigen bij een metrostation buiten het stadscentrum. De Heinenoordtunnel is veruit de belangrijkste overheidsgrensoverschrijdende relatie. Maar liefst 44% van het totaal aantal personen in de Zuidvleugel, dat frequent grensoverschrijdend reist, reist op deze relatie.

**Tabel 11 Belangrijke overstappunten vanuit toekomstvisie ov Zuidvleugel**

	Regio Rotterdam	Zuid-Holland	Haaglanden
Rijk (Kernnet)	Rotterdam centrum, Schiedam centrum, Rotterdam Alexander, Rotterdam Blaak	Dordrecht, Gouda, Alphen a/d Rijn, Leiden CS	Den Haag centrum, Den Haag HS, Delft, Den Haag Laan v. NOI
Regio Rotterdam		Rotterdam Zuidplein, Zoetermeer centrum west	Lijn E, Schiedam centrum Zoetermeer centrum west
Zuid-Holland			
Haaglanden			

Bron: Samen naar een samenhangend assortiment van reisproducten, Panteia 2013

<sup>33</sup> Panteia 2013, Poppeliers, Schepers, e.a.

**Tabel 12 Geschat aantal personen dat in 2012 op een sterabonnement reisde (bij gebruikmaking van een lijn van Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam of Haaglanden), relaties op niveau van concessies**

	Totaal per concessie gebied	DAV	HWGO	ZHN	R'am bus + rail + park shuttle	Haagl. stad + streek + rail	Overig NL
DAV	1.870	1.089	49	-	122	5	23
HWGO	3.859		2.022	-	418	-	98
ZHN	4.804			3.316	87	618	65

Bron: Samen naar een samenhangend assortiment van reisproducten, Panteia 2013, bewerking Ecorys

## OVIN

Met behulp van de data uit het 'Onderzoek Verplaatsingen in Nederland' (OVIN) is een verdere inschatting van de totale interactie (niet alleen openbaar vervoer) tussen de provinciale concessiegebieden van Zuid-Holland en de omliggende concessiegebieden gemaakt. Bij deze cijfers moet echter worden opgemerkt dat het om een zeer beperkte steekproef gaat, waardoor de aandelen in werkelijkheid zullen afwijken. Echter geven de ordegrottes een duidelijke indruk.

Onderstaande tabel geeft allereerst per concessiegebied inzicht in het aandeel van verplaatsingen naar omliggende concessiegebieden in relatie tot het totaal aantal verplaatsingen vanuit het concessiegebied in kwestie. Hierin wordt zichtbaar dat de interactie tussen de provinciale concessiegebieden beperkt is tot enkele procenten van de totale mobiliteitsbewegingen.

**Tabel 13 Verplaatsingen tussen concessiegebieden als percentage van de totale verplaatsingen vanuit het concessiegebied in kwestie (verticaal betreft vertrek, horizontaal betreft aankomst)**

	Zuid-Holland Noord	Hoekse Waard	DAV	Totaal
Zuid-Holland Noord	99.4%	0.2%	0.4%	100%
Hoekse Waard	1.4%	95.6%	3.1%	100%
DAV	0.7%	1.0%	98.3%	100%

Ook de interactie van de concessiegebieden Zuid-Holland Noord Hoekse Waard en DAV met de omliggende concessiegebieden en resterende concessiegebieden in Nederland is geanalyseerd. Hieruit blijkt tevens dat de interactie tussen de concessiegebieden Zuid-Holland Noord, Hoekse Waard en DAV beperkt is. Verder blijkt dat de interactie met het concessiegebied Provincie Utrecht beperkt is. Concessie overschrijdende mobiliteitsbewegingen vanuit Zuid-Holland Noord, Hoekse Waard en DAV zijn voornamelijk gericht op de MRDH en overige concessiegebieden in Nederland.

**Tabel 14 Verplaatsingen tussen concessiegebieden als percentage van de totale verplaatsingen (Verticaal betreft vertrek, horizontaal betreft aankomst, interacties binnen de MRDH, Provincie Utrecht en overige gebieden zijn buiten beschouwing gelaten)**

	Zuid-Holland Noord	Hoekse Waard	DAV	Voorne-Putten	MRDH	Provincie Utrecht*	Overig	Totaal
Zuid-Holland Noord	78.7%	0.1%	0.3%	0.1%	8.6%	0.8%	11.4%	100%
Hoekse Waard	1.1%	76.3%	2.4%	3.2%	8.4%	0.0%	8.5%	100%
DAV	0.6%	0.8%	80.6%	0.2%	6.9%	0.4%	10.5%	100%
Voorne-Putten	1.1%	3.1%	0.5%	74.4%	15.5%	0.0%	5.5%	100%
MRDH	3.6%	0.5%	1.3%	1.0%	84.7%	0.1%	8.8%	100%



	Zuid- Holland Noord	Hoekse Waard	DAV	Voorne- Putten	MRDH	Provincie Utrecht*	Overig	Totaal
Provincie Utrecht*	3.8%	0.0%	0.9%	0.0%	1.3%	66.6%	27.5%	100%

\*Provincie Utrecht heeft alleen betrekking op het westelijke gedeelte van de concessie Provincie Utrecht.

# Over Ecorys

Ecorys is een toonaangevend internationaal onderzoeks- en adviesbureau dat zich richt op de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen. Door middel van uitstekend, op onderzoek gebaseerd advies, helpen wij publieke en private klanten bij het maken en uitvoeren van gefundeerde beslissingen die leiden tot een betere samenleving. Wij helpen opdrachtgevers met grondige analyses, inspirerende ideeën en praktische oplossingen voor complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken.

Onze bedrijfsgeschiedenis begon in 1929, toen een aantal Nederlandse zakenlieden van wat nu beter bekend is als de Erasmus Universiteit, het Nederlands Economisch Instituut (NEI) oprichtten. Het doel van dit gerenommeerde instituut was om een brug te slaan tussen het bedrijfsleven en de wereld van economisch onderzoek. Het NEI is in 2000 uitgegroeid tot Ecorys.

Door de jaren heen heeft Ecorys zich verspreid over de wereld met kantoren in Europa, Afrika, het Midden-Oosten en Azië. Wij werven personeel met verschillende culturele achtergronden en expertises, omdat wij ervan overtuigd zijn dat mensen met uiteenlopende eigenschappen een meerwaarde kunnen bieden voor ons bedrijf en onze klanten.

Ecorys excelleert in zes werkgebieden:

- transport en mobiliteit;
- economie en innovatie;
- energie, water en klimaat;
- regionale ontwikkeling;
- overheidsfinanciën;
- gezondheid en onderwijs.

Ecorys biedt een duidelijk aanbod aan producten en diensten:

- voorbereiding en formulering van beleid;
- programmamanagement;
- communicatie;
- capaciteitsopbouw (overheden);
- monitoring en evaluatie.

Wij hechten waarde aan onze onafhankelijkheid, onze integriteit en onze partners. Ecorys geeft om het milieu en heeft een actief maatschappelijk verantwoord ondernemingsbeleid, gericht op meerwaarde voor de samenleving en de markt. Ecorys is in het bezit van een ISO14001-certificaat dat wordt ondersteund door al onze medewerkers.

Manon Janssen,  
*Chief Executive Officer & Chair of the Board of Management*



Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Nederland

Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam  
Nederland

T 010 453 88 00  
F 010 453 07 68  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com)  
K.v.K. nr. 24316726

***Sound analysis, inspiring ideas***



W [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

*Sound analysis, inspiring ideas*