



provincie **HOLLAND**
ZUID

GS brief aan Provinciale Staten

Contact:
Jan Ploeger

j.ploeger@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
19 september 2017

Ons kenmerk

DOS-2017-0000814

Bijlagen
2

Aan Provinciale Staten

Onderwerp

Afdoening motie 531, begroting 2015: Onderzoek één concessie openbaar vervoer

Geachte Statenleden,

In de vergadering van Provinciale Staten van 12 november 2014 is bij de behandeling van de Begroting 2015 motie 531 aangenomen. In de motie verzoekt u:

1. Te onderzoeken welke effecten het samenvoegen van de drie provinciale concessiegebieden voor openbaar vervoer zou hebben;
2. Te onderzoeken welke effecten het samenvoegen met andere concessiegebieden, binnen en buiten de provincie, zou hebben;
3. Te onderzoeken op welke termijn de drie provinciale concessiegebieden tot één gefuseerd zouden kunnen worden;
4. Te onderzoeken welke financiële gevolgen een dergelijke fusie zou hebben voor de provincie en voor het provinciale openbaar vervoer;
5. Te inventariseren welke tarifaire verschillen er tussen de verschillende concessiegebieden in de provincie zijn en welk effect een samenvoeging van de concessiegebieden zou hebben voor de kosten voor de reiziger (meerekenend welke (synergie) voordelen er door het hebben van één concessiegebied terug zouden kunnen vloeien in het vervoer);
6. De onderzoeksopdracht t.z.t. te bespreken in de betreffende Commissie.

In bijgaand rapport, opgesteld door adviesbureau Ecorys, is het door u gevraagde onderzoek uitgewerkt. In deze brief vindt u een samenvatting van de resultaten. De inventarisatie, gevraagd in punt 5 van uw motie, is gebruikt in de lid GS-brief van gedeputeerde Vermeulen van 15 juni 2017 over de mogelijkheden om de Openbaar Vervoertarieven van de concessie Zuid-Holland Noord te verlagen. Nadat het rapport van Ecorys gereed was, heeft afstemming met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) nog enige tijd gekost. Omdat recent een aantal concessies in het beheersgebied van de MRDH opnieuw zijn aanbesteed, c.q. recent zijn

verlengd, ziet men geen actuele aanleiding om nader over het combineren van concessies te spreken. De problematiek van concessiegrens overschrijdende lijnen staat overigens regelmatig op de samenwerkingsagenda.

Samenvatting onderzoek

Het onderzoek geeft op basis van desk research en interviews inzicht in verschillende mogelijke effecten van een samenvoeging van concessies. Uit de interviews komt naar voren dat de vervoerkundige synergie 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 (lijngebonden, vraagafhankelijk, klein- en grootschalig materieel) en concessieomvang.

Voor de drie Zuid-Hollandse gebiedsconcessies zijn er geen vervoerkundige overwegingen om tot samenvoeging over te gaan. Mobiliteitsinteractie tussen de Zuid-Hollandse concessies onderling is zeer beperkt. Het merendeel van de personen die vanuit een Zuid-Hollandse concessie frequent concessie-overschrijdend reizen, doet dit van en naar de regio Rotterdam en de Haagse regio.

Beoordeeld naar andere dan vervoerkundige criteria heeft samenvoeging van de concessies de positieve maar zeker ook negatieve effecten. In het rapport van Ecorys worden deze effecten als volgt samengevat:

- 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 maximale omvang van grotere concessies ligt, gemeten 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 invloed op de gevraagde exploitatiebijdrage. Deze bijdrage is circa 99% van de totale kosten in het openbaar vervoer voor de provincie. Dit betekent een grote invloed.
- 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 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 die 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 Hoekse Waard – Goeree Overflakkee 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.

Wij gaan er vanuit dat met dit onderzoek is voldaan aan de vraag, geformuleerd in motie 531.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

drs. J.H. de Baas

drs. J. Smit

Bijlagen:

- Motie 521 - Aelst (SP) Onderzoek mogelijkheden één provinciale concessie
- Rapport Ecorys, Eén provinciale concessie. Onderzoek effecten samenvoeging.