



Effecten samenvoegen concessies Waterland en Zaanstreek

Definitief eindrapport



Effecten samenvoegen concessies Waterland en Zaanstreek

Definitief eindrapport

Uitgebracht aan:
Vervoerregio Amsterdam

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Huidige situatie	3
1.2.1 Concessie Waterland	3
1.2.2 Concessie Zaanstreek	3
1.2.3 Enkele kerncijfers	4
2. Voor- en nadelen samenvoeging	5
2.1 Potentiële voor- en nadelen samenvoeging concessies	5
2.2 Afstemming behoeften reizigers	6
2.2.1 Afstemming OV-aanbod op vervoerstromen	6
2.2.2 Uniformiteit in tarieven en kaartsoorten	8
2.3 Regionale afstemming	9
2.3.1 Aansluiting bij nieuwe samenwerkingsverbanden	9
2.3.2 Positie individuele gemeenten	9
2.3.3 Afstemming met stakeholders	9
2.4 Verduurzaming OV	10
2.5 Sociale Veiligheid	12
2.6 Financieel	12
2.6.1 Schaalvoordelen	12
2.6.2 Marktspanning tijdens aanbesteding	13
2.7 Administratieve lasten	14
3. Voor- en nadelen wijze van samenvoeging	17
3.1 Inleiding	17
3.2 Verlengen concessie Zaanstreek met 3 i.p.v. 2 jaar	17
3.3 Inkorting Waterland met 1 jaar	18
3.4 Gefaseerde samenvoeging	18

4. Conclusies	21
4.1 Voor- en nadelen samenvoeging	21
4.2 Voor- en nadelen wijze van samenvoeging	22
Bijlage H-B-matrix Waterland - Zaanstreek	23

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Bij de Vervoerregio Amsterdam leeft de vraag in hoeverre samenvoeging van de concessies Waterland en Zaanstreek voordelen biedt. De verwachting bij de Vervoerregio is dat de sprong in schaalgrootte in Waterland en met name Zaanstreek o.a. kansen biedt voor de nieuwe vervoerder bij het bestellen van (zero emissie) materieel en voor het ontwikkelen van toeristische producten voor het gebied ten noorden van Amsterdam.

Ten aanzien van de eventuele samenvoeging van beide concessies spelen twee hoofdvragen, te weten 'Wil de Vervoerregio het?' en 'Kan het?' De eerste vraag heeft betrekking op de wenselijkheid van de samenvoeging. De Vervoerregio heeft MuConsult gevraagd om met name voor de beantwoording van deze tweede vraag bouwstenen aan te leveren door de voor- en nadelen van het samenvoegen van beide concessies te onderzoeken op basis van voorbeelden en ervaringen elders uit de praktijk. Dit komt aan de orde in hoofdstuk 2.

De tweede vraag heeft betrekking op de (juridische) mogelijkheid om beide concessies samen te voegen gegeven het feit dat beide concessies niet gelijktijdig aflopen. Waterland loopt namelijk in december 2021 af en Zaanstreek in december 2018 met een mogelijkheid tot verlenging tot december 2020. In dat kader onderzoekt de Vervoerregio drie opties. Hoofdstuk 3 gaat kort in op de voor- en nadelen van deze opties, maar doet geen uitspraken over de vraag in hoeverre deze opties juridisch gezien zijn toegestaan. Dit laatste heeft de Vervoerregio in een paralleltraject laten toetsen.

1.2 Huidige situatie

1.2.1 Concessie Waterland

Het concessiegebied Waterland beslaat de gemeenten Beemster, Edam-Volendam¹, Landsmeer, Purmerend, Waterland en Wormerland, met uitlopers naar Amsterdam, Hoorn, De Rijp en Wormerveer. Sinds 2012 verzorgt EBS het openbaar vervoer in Waterland. De concessie is in 2015 met twee jaar verlengd tot december 2021.

1.2.2 Concessie Zaanstreek

Het concessiegebied Zaanstreek beslaat de gemeenten Oostzaan en Zaanstad, met uitlopers naar Amsterdam, Beverwijk en Wormer. Connexxion is sinds 2010 de vervoerder in

¹ Deze gemeente omvat de voormalige gemeente Zeevang.

dit gebied. De concessie eindigt in december 2018, maar kan nog met twee jaar verlengd worden.

1.2.3 Enkele kerncijfers

Onderstaande tabel geeft een beeld van de huidige omvang van beide concessies.

Tabel 1.1 Kerncijfers 2016 concessies Waterland en Zaanstreek

Aspect	Waterland	Zaanstreek
Aantal reizigers	10.291.943	6.125.166
Aantal DRU's	411.395	185.236
Aantal bussen	180	62

2. Voor- en nadelen samenvoeging

2.1 Potentiële voor- en nadelen samenvoeging concessies

Onderstaande tabel bevat een overzicht van potentiële voor- en nadelen van samenvoeging van concessies dat als beoordelingskader voor de samenvoeging van de concessies Waterland en Zaanstreek is gehanteerd. In de tabel is tevens aangegeven hoe de voor- en nadelen in kaart zijn gebracht, met daarbij onderscheid tussen feitelijke (kwantitatieve) analyses en kwalitatieve inschattingen (expert judgements).

Tabel 2.1: *Overzicht potentiële voor- en nadelen samenvoeging concessies*

Aspect	Potentieel voor- of nadeel	Hoe onderzocht?
Afstemming behoeften reizigers	+ Betere aansluiting OV-aanbod op vervoerstromen + Meer uniformiteit in tarieven, abonnementen en vervoerbewijzen	Analyse grensoverschrijdende (OV-) reizen i.r.t. aanbod op deze verbindingen Analyse overeenkomsten en verschillen tarieven, abonnementen en/of vervoerbewijzen in beide concessies
Regionale afstemming	+ Betere aansluiting concessie op regionale overlegstructuren – Afname invloed individuele gemeenten op ‘hun’ OV – Meer (tijd voor) afstemming nodig omdat er meer stakeholders met eigen belangen zijn binnen één concessie	Analyse aansluiting concessiegebied(en) op regionale overlegstructuren Inschatting effecten samenvoeging op rol/ invloed gemeenten Inventarisatie huidige wijze van afstemming en beoordeling effect samenvoeging hierop
Duurzamer OV	+ Versnelling realisatie duurzaamheidsopgave	Inschatting voordelen bij aanschaf en inzet van materieel en laadapparatuur
Sociale Veiligheid	+ Doelmatigere waarborging sociale veilig	Inschatting kansen voor een risico-gestuurde inzet van menskracht en middelen
Verhouding OV-aanbod t.o.v. exploitatiebijdrage	+ Lagere exploitatiebijdrage door schaalvoordelen + Lagere exploitatiebijdrage door grotere marktspanning tijdens aanbesteding	Analyse effecten omvang concessie op kostenniveau Analyse relatie omvang concessie en aantal en type inschrijvers
Administratieve lasten	+ Lagere aanbestedingskosten voor Vervoerregio en vervoerders + Lagere beheerskosten voor de Vervoerregio door vermindering aantal concessies	Inschatting effecten omvang concessie op kosten aanbesteding Inschatting effecten omvang/complexiteit concessie op kosten concessiebeheer

2.2 Afstemming behoeften reizigers

Samenvoeging van beide concessies kan ertoe bijdragen dat de concessiehouder meer mogelijkheden en een groter belang heeft om zijn diensten beter op de behoeften van reizigers af te stemmen. De Vervoerregio zag daarbij op voorhand vooral kansen voor (promotie van) een integraal OV-aanbod ten noorden van Amsterdam gericht op de groeiende doelgroep toeristen.

2.2.1 Afstemming OV-aanbod op vervoerstromen

De huidige netwerken in de concessies Waterland en Zaanstreek zijn beiden sterk gericht op de Amsterdamse regio. Daarbij is sprake van een verandering van focus binnen Amsterdam. Waar tot voor kort de meeste buslijnen vanuit beide concessies naar Amsterdam Centraal reden, is recent sprake van een uitbreiding van het aantal ritten en lijnen naar station Sloterdijk, één van de andere poorten van Amsterdam. Na opening van de Noord/Zuidlijn zal de rol van knoop Amsterdam-Noord belangrijker worden ten koste van Amsterdam Centraal.

Op dit moment overschrijden alleen lijn 121 (Purmerend – Wormerveer; frequentie 1 x/uur) en sinds 2016 toeristenlijn 817 (Edam – Zaanse Schans; frequentie 2 x/uur 's middags) de grens tussen beide concessiegebieden, waarbij laatstgenoemde lijn alleen in de zomermaanden rijdt. Naast beide buslijnen rijdt ook nog 2 x/uur een trein van Zaanstad via Purmerend naar Hoorn en vice versa.

De huidige situatie roept de volgende twee vragen op:

1. In hoeverre is er een (latente) behoefte bij reizigers aan grensoverschrijdende vervoersalternatieven tussen de concessies Waterland en Zaanstreek?
2. Als deze (latente) behoefte er is, in hoeverre kan samenvoeging van beide concessies bevorderen dat deze vraag wordt ingevuld?

Ad 1. (Latente) behoefte aan grensoverschrijdende vervoersalternatieven

Met behulp van het OViN (= Onderzoek Verplaatsingen in Nederland) zijn de huidige vervoerstromen tussen Waterland en Zaanstreek globaal in kaart gebracht. Om een gevoel te krijgen voor de omvang van deze vervoerstromen zijn ook de vervoerstromen vanuit beide concessies richting Amsterdam geanalyseerd. De resultaten van deze analyses leiden tot de volgende conclusies ten aanzien van de (potentiële) vraag naar grensoverschrijdende vervoersalternatieven (zie bijlage 1 voor het onderliggende cijfermateriaal):

- ▶ De vervoerstream tussen Waterland en Zaanstreek is qua omvang ongeveer half zo groot als de vervoerstream vanuit deze concessiegebieden richting Amsterdam. Dit bevestigt de sterke gerichtheid op Amsterdam, maar de substantiële vervoerstream tussen beide concessiegebieden toont ook de onderlinge verbondenheid.
- ▶ Op de verbindingen richting Amsterdam neemt het OV een relatief sterke positie in. Binnen de vervoerstromen vanuit Waterland heeft de bus een marktaandeel van 28%. Dit is vergelijkbaar met het marktaandeel van de trein binnen de vervoerstromen vanuit Zaanstreek.

- ▶ De marktpositie van het OV op de verbindingen tussen beide concessies is veel zwakker. Hier is de auto met een aandeel van ca. 70% de dominante vervoerwijze en ook de (brom)fiets wordt voor deze concessiegrensoverschrijdende verplaatsingen veelvuldig gebruikt (marktaandeel: 25%). De resterende verplaatsingen worden met de trein gemaakt; het marktaandeel van de bus is mede door het beperkte aantal busverbindingen nagenoeg 0%.

Onderzoek in het kader van de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn² bevestigt bovenstaand beeld. Ook uit dit onderzoek blijkt dat Waterland en Zaanstreek weliswaar vooral op Amsterdam gefocust zijn, maar dat er ook sprake is van een sterke onderlinge relatie. Het aandeel mensen dat met het OV tussen beide concessiegebieden reist is echter beperkt, zeker in vergelijking met het aandeel van het OV op verbindingen van en naar Amsterdam.

Samenvoeging concessies Flevoland, Gelderland en Overijssel³

In het voorjaar van 2017 hebben de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel een vergelijkbare startnotitie vastgesteld voor de voorbereiding van de aanbesteding van een aantal concessies. In de startnotities hebben GS aangekondigd een verkenning te starten naar dan wel een voorkeur uitgesproken voor noodzakelijke/gewenste veranderingen in de organisatie van het openbaar vervoer. Eén van de mogelijke veranderingen betreft de concessie-indeling. Een belangrijke overweging van de provincies om naar de huidige concessie-indeling te willen kijken, is dat concessiegrenzen niet overal even goed aansluiten op de bestaande vervoerstromen. Veel mensen passeren tijdens hun reis één of meerdere concessie- en provinciegrenzen; grenzen die als obstakel (kunnen) worden ervaren omdat reizigers moeten overstappen op OV met een ander kwaliteitsniveau, uiterlijk/uitstraling, prijs/marketing, en/of reisinformatie. Kwaliteit en duidelijkheid voor reizigers draagt bij aan een sterkere marktpositie voor het OV.

De resultaten van de verkenning ondersteunen de eerder uitgesproken voorkeur voor een indeling van het openbaar busvervoer in de 3 provincies in 3 concessiegebieden. Argumenten om voor deze indeling te kiezen zijn onder meer dat deze indeling:

- ▶ beter past bij de reispatronen van reizigers dan de huidige concessie-indeling,
- ▶ uniforme afspraken over dienstverlening, tarieven etc. beter mogelijk maakt, en
- ▶ de kans op grensconflicten tussen vervoerders verkleint.

Ad 2. Mogelijk effect samenvoegen concessies op invulling (latente) behoefte

Uit het voorgaande kan de conclusie getrokken worden dat het huidige OV-gebruik tussen Waterland en Zaanstreek zowel absoluut als relatief achterblijft bij het marktpotentieel dat er lijkt te zijn. De Vervoerregio constateert daarbij terughoudendheid bij vervoerders om nieuwe grensoverschrijdende lijnen, zoals bijvoorbeeld toeristenlijn 817, te ontwikkelen. Hoewel niet duidelijk is wat hiervoor de doorslaggevende reden is, kan beargumenteerd worden dat het

² Ministerie van IenM (2016), *MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn*.

³ Provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel (2017), *Aanbesteding OV-concessies Flevoland, Gelderland en Overijssel: Resultaat Verkenning*. & Provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel (2017), *Aanbesteding OV-concessies Flevoland, Gelderland en Overijssel: Concept Nota van Uitgangspunten*.

opheffen van de concessiegrens tussen Waterland en Zaanstreek het makkelijker maakt om OV-producten te ontwikkelen gericht op de vervoerstromen tussen beide concessies.

Omdat de concessies een vervoerder het exclusieve recht geven om openbaar vervoer in een bepaald gebied te verrichten, kan een vervoerder niet zomaar een nieuwe buslijn naar een ander concessiegebied (= uitloper) te introduceren; zeker niet wanneer deze buslijn niet via een vooraf in de concessie vastgelegde gedoogroute rijdt. Weliswaar is in de concessies Waterland en Zaanstreek de mogelijkheid opgenomen om de te gedoogroutes evenals de bedieningstijden en frequenties van de buslijnen die op deze routes rijden aan te passen, maar de Vervoerregio wanneer zij daartoe besluit steeds de belangen van beide vervoerders, in dit geval Connexxion en EBS, tegen elkaar moeten afwegen. Omdat dit een moeizaam en langdurig proces kan zijn en het rendement van de nieuwe buslijn onzeker is, kan dit voor een vervoerder reden zijn om dit proces niet eens te starten. Het alternatief is dat beide vervoerders de concessiegrensoverschrijdende buslijn gezamenlijk gaan exploiteren, maar dat heeft alleen kans van slagen wanneer beide vervoerders marktpotentieel voor deze lijn zien.

2.2.2 Uniformiteit in tarieven en kaartsoorten

In zijn algemeenheid geldt dat het samenvoegen van concessies kan leiden tot meer uniformiteit in tarieven, abonnementen en vervoerbewijzen. In geval van de samenvoeging van de concessies Waterland en Zaanstreek is dit potentiële voordeel echter beperkt. Reden is dat in beide concessies momenteel al veelal dezelfde tarieven (kilometertarief: € 0,154), abonnementen (i.c. Randstad Noord Zone-abonnementen) en speciale vervoerbewijzen (bijv. Amsterdam & Region Travel Ticket⁴) geldig zijn. Veel kaartsoorten zijn bovendien in de gehele Vervoerregio geldig, zoals de Randstad Noord Zone-abonnementen en de interoperabele dagkaart. Met ingang van 2017 zijn ook 2- en 3-daagse varianten van deze laatste kaartsoort verkrijgbaar. Deze uitbreiding is onder de regie van het Marketingbureau Openbaar Vervoer van de Vervoerregio, waarin overheid en alle vervoerders nauw samenwerken, tot stand gebracht.

Wel biedt de samenvoeging mogelijk voordelen als het gaat om de promotie van abonnementen en vervoerbewijzen die in beide concessies geldig zijn. Omdat de opbrengsten hiervan op basis van het gebruik over de concessies wordt verdeeld, zal een vervoerder terughoudend zijn om hier als enige partij in te investeren omdat andere vervoerders meeprofiteren van zijn promotieactiviteiten (het zogenaamde 'prisoners dilemma'). Nu worden dergelijke promotieactiviteiten (vooral) vanuit het Marketingbureau Openbaar Vervoer geïnitieerd.

⁴ Het Amsterdam & Region Travel Ticket is een toeristendagkaart die geldig is bij alle vervoerders in Amsterdam en de wijde omgeving. Met dit kaartje kan onder meer naar de Zaanse Schans, Hoorn, Marken en Volendam worden gereisd.

2.3 Regionale afstemming

2.3.1 Aansluiting bij nieuwe samenwerkingsverbanden

De regio Waterland-Zaanstreek omvat acht gemeenten: Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zaanstad. Tussen deze gemeenten bestaan verschillende concessiegrensoverschrijdende samenwerkingsvormen:

- ▶ Beemster werkt intensief samen met Purmerend.
- ▶ De OVER-gemeenten (Wormerland en Oostzaan) zoeken partners om hun samenwerkingsvorm robuuster te maken.
- ▶ De gemeenten Zeevang en Edam-Volendam zijn per 1-1-2016 gefuseerd tot de nieuwe gemeente Edam-Volendam.
- ▶ De gemeenteraad van Landsmeer nam op 17 december 2015 het wilsbesluit om te gaan samenwerken met de gemeenten Waterland, Oostzaan en Wormerland.
- ▶ De gemeente Waterland besloot op 15 september 2016 om samen met de gemeenten Edam-Volendam, Landsmeer, Wormerland en Oostzaan te onderzoeken op welke wijze slim kan worden samengewerkt.

Ook bij het oplossen van mobiliteitsvraagstukken werken beide regio's in toenemende mate samen, zoals bijvoorbeeld in het kader van de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Samenvoeging van beide concessies ligt daarmee voor de hand gelet op het bestuurlijke schaalniveau waarop mobiliteitsvraagstukken worden opgepakt.

2.3.2 Positie individuele gemeenten

Gemeten naar aantallen inwoners zijn de concessiegebieden Waterland en Zaanstreek met respectievelijk 169.000 en 164.000 inwoners ongeveer gelijk in omvang. Zoals eerder aangegeven omvat Zaanstreek twee gemeenten, waarvan de gemeente Zaanstad veruit de grootste is (94% van de inwoners; Oostzaan 6%). De verschillen tussen de zes gemeenten in Waterland zijn minder groot; met 80.000 inwoners is Purmerend de grootste gemeente.

Samenvoeging van beide concessies leidt hoe dan ook tot andere verhoudingen tussen de acht gemeenten. De gemeente Zaanstad blijft de grootste gemeente binnen de regio, op gepaste afstand gevolgd door Purmerend, maar het lagere bevolkingsaandeel (46% in plaats van 94%) kan de gemeente het gevoel geven dat zij minder invloed krijgt op beslissingen over het openbaar vervoer in de gemeente. Bij de vorige aanbestedingen van de concessie Zaanstreek was een ambtenaar van de gemeente Zaanstad bijvoorbeeld de enige gemeentelijke vertegenwoordiger in het aanbestedingsteam. Omgekeerd kan bij de gemeenten in Waterland de vrees ontstaan dat de gemeente Zaanstad veel invloed heeft op beslissingen over het openbaar vervoer in hun gemeenten.

2.3.3 Afstemming met stakeholders

Het grotere concessiegebied en de daaruit voortvloeiende wijzigingen in de onderlinge verhoudingen tussen gemeenten zal ertoe leiden dat de Vervoerregio waarschijnlijk meer tijd

zal moeten uittrekken voor ambtelijke en bestuurlijke afstemming met gemeenten over eventuele veranderingen in het OV-aanbod. Daarbij kan de Vervoerregio voor lastige afwegingen komen te staan. Vervoerkundig kan het bijvoorbeeld aantrekkelijk zijn om middelen van de ene regio over te hevelen naar de andere regio, omdat dit leidt tot een meer doeltreffende en doelmatige inzet van dienstregelingkilometers. Een dergelijk voorstel kan echter tot veel bestuurlijke en maatschappelijke weerstand in de eerste regio leiden, bijvoorbeeld wanneer dit ten koste gaat van buslijnen met een sociale functie.

Door vooraf bestuurlijke afspraken kan ervoor gezorgd worden dat de belangen van de individuele gemeenten in geval van samenvoeging van concessies voldoende geborgd blijven. Deze afspraken kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op:

- ▶ de positie en rol van gemeenten tijdens de aanbesteding en uitvoering van de samengevoegde concessie;
- ▶ de criteria aan de hand waarvan voorstellen van de vervoerder beoordeeld worden; en
- ▶ de mate waarin de vervoerder middelen tussen de regio's mag overhevelen.

Ten slotte kan bij dit alles de kanttekening geplaatst worden dat door de samenvoeging van beide concessies de afstemming op andere punten wellicht vereenvoudigt. Dit is het geval wanneer overleggen met groepen stakeholders in beide regio's gecombineerd kunnen worden, bijvoorbeeld wanneer de Adviescommissies van beide concessies opgaan in één Adviescommissie.

2.4 Verduurzaming OV

De Vervoerregio heeft zich geconformeerd aan de afspraken die ministerie, provincies en vervoerregio's hebben gemaakt met betrekking tot de verdere verduurzaming van het openbaar busvervoer. Deze afspraken houden in dat uiterlijk in 2025 alle nieuwe bussen die voor de uitvoering van een concessie worden ingezet emissievrij aan de uitlaat moeten zijn (= zero-emissiebussen). Uiterlijk in 2030 moet dit voor alle bussen gelden. Ten slotte is afgesproken dat de bussen vanaf 2025 alleen nog van hernieuwbare energie of brandstof gebruik maken, die met het oog op economische ontwikkeling zoveel mogelijk regionaal wordt opgewekt.

Overheden en vervoerders staan voor een grote opgave om invulling te geven aan deze afspraken. In geval van de Vervoerregio kan het samenvoegen van de concessies Waterland en Zaanstreek de volgende voordelen bieden:

1. Inkoopvoordelen bij de aanschaf van zero-emissiebussen en bijbehorende laadvoorzieningen
2. Efficiëntere inzet van zero-emissiebussen door andere omlopen van de bussen, waardoor er minder bussen en laadvoorzieningen nodig zijn

Ad 1. Inkoopvoordelen bij aanschaf

In het kader van een recent door de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel gehouden marktconsultatie in het kader van een verkenning van een eventuele samenvoeging van concessies in het oostelijk deel van Nederland, hebben vervoerders unaniem aangegeven dat de omvang van een concessie niet of nauwelijks invloed heeft op het tempo waarin de transitie naar zero-emissie busvervoer plaatsvindt⁵. Volgens hen zijn de schaalvoordelen bij de realisatie van zero-emissie busvervoer erg beperkt, waardoor samenvoeging niet of nauwelijks inkoopvoordelen oplevert.

Een eventuele uitzondering op bovenstaande algemene uitspraak is wanneer vervoerders voor de uitvoering van delen van de concessie kleine series specifieke voertuigen inzetten. Zo zet Connexxion in Zaanstreek vijf 10-meter bussen in die bij een eventuele verlenging mogelijk vervangen worden door vijf zero-emissie midibussen. En EBS zet op dit moment vier midibussen in op lijn 121 en onderzoekt de mogelijkheden om lijn 103 ook met midibussen te gaan uitvoeren. Wanneer door samenvoeging van beide concessies de nieuwe vervoerder de aanschaf van dergelijke kleine series zero-emissie voertuigen kan combineren dan is het redelijk te veronderstellen dat hij in dit geval door de grotere order wel inkoopvoordelen zal genieten.

Ad 2. Efficiëntere inzet bussen

In de hiervoor aangehaalde marktconsultatie geven vervoerders aan dat vooral de actieradius van de voertuigen bepalend is voor het tempo van de transitie naar zero-emissie busvervoer. Deze is nu maximaal 200 kilometer, maar dat kan in de winter als de verwarming aan moet teruglopen tot de helft⁶. Consequentie is dat bussen tussentijds moeten worden opgeladen, hetgeen tot hogere kosten leidt vanwege extra bussen, laadpalen, pantografen en personeelsinzet. Daarbij komt dat de laadlocaties ruimte in beslag nemen, waardoor deze ruimte niet voor andere doeleinden gebruikt kan worden. Dit kan met name een probleem zijn wanneer vervoerders om exploitatieve redenen bussen op knooppunten willen opladen⁷. Met name wanneer meerdere vervoerders op een knooppunt willen opladen, kan dit leiden tot ruimteproblemen (meerdere oplaadvoorzieningen op één knooppunt) of afstemmingsproblemen (gedeeld gebruik van oplaadvoorzieningen).

Bovenstaande problemen bij de transitie naar zero-emissie busvervoer kunnen optreden wanneer de Vervoerregio de huidige concessie-indeling handhaaft. Veel buslijnen vanuit Waterland en Zaanstreek beginnen en eindigen nu op de knooppunten Buikslotermeerplein, Centraal Station en station Sloterdijk. Omdat hier ook nog een aantal buslijnen van GVB eindigen, kan dit leiden tot een tekort aan oplaadmogelijkheden op deze knooppunten. In geval van samenvoeging van beide concessies krijgt de nieuwe vervoerder extra

⁵ Provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel (2017), *Aanbesteding OV-concessies Flevoland/Gelderland/Overijssel 2020 e.v. – Samenvatting marktconsultatie*.

⁶ <https://www.nrc.nl/nieuws/2016/10/17/de-schone-bus-komt-er-aan-4858046-a1527010>

⁷ Vervoerders zullen bussen voorafgaand aan en niet tijdens een rit willen opladen, om de hinder van het opladen voor reizigers (= wachten of moeten overstappen) te minimaliseren. Om onnodige voertuigbewegingen en daarmee de kosten van het opladen te beperken, zullen zij voorkeur hebben om de bussen bij het beginpunt van de rit op te laden.

mogelijkheden om de omlopen van zijn bussen anders te organiseren en beter af te stemmen op hun actieradius. Hij kan er dan voor kiezen om buslijnen vanuit Waterland kan koppelen aan buslijnen vanuit Zaanstreek en vice versa, waardoor hij geen of minder bussen op knooppunten hoeft op te laden en hij mogelijk efficiënter gebruik kan maken van de oplaadvoorzieningen op beginpunten van lijnen in Waterland en Zaanstreek.

2.5 Sociale Veiligheid

Landelijke afspraken dat 'sociale veiligheid' bij aanbestedingen geen onderwerp van concurrentie mogen zijn, leiden er in de praktijk toe dat concessieverleners de subsidie voor sociale veiligheid oormerken. Dit is ook in de door de Vervoerregio verleende concessies het geval. Omdat de hoogte van deze subsidie per concessie wordt vastgesteld, kunnen in de praktijk suboptimale oplossingen ontstaan waar het gaat om het waarborgen/verbeteren van de sociale veiligheid. Immers, de ruimte om met middelen voor sociale veiligheid tussen concessies te schuiven teneinde de risicogerichte inzet van deze middelen te vergroten, wordt beperkt door het oormerken van middelen voor sociale veiligheid en het per concessie vastleggen van taken en verantwoordelijkheden van de vervoerder ten aanzien van de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer. Samenwerkingsverbanden zoals tussen EBS en GVB kunnen dit probleem deels oplossen; samenvoeging van concessies biedt een vervoerder echter meer mogelijkheden voor een doeltreffende inzet van de middelen voor sociale veiligheid doordat een risicogerichte inzet in een groter concessiegebied mogelijk is.

2.6 Financieel

2.6.1 Schaalvoordelen

De omvang van een concessie kan bijdragen aan een efficiënte uitvoering van het openbaar vervoer. Vanaf een bepaalde omvang kunnen personeel en materieel optimaler worden ingezet, wat leidt tot lagere exploitatiekosten. Uit recent Nederlands onderzoek⁸ volgt dat een concessie een 'optimale' omvang heeft als deze ten minste 300.000 DRU's bedraagt. De gemiddelde kosten laten namelijk een tamelijk vlak verloop zien, zodat de gemiddelde kosten per DRU van een middelgrote concessie niet sterk afwijken van die van een grote concessie. Dit geldt niet voor concessies met een omvang van minder dan 120.000 DRU's. Deze kleine concessies worden gekenmerkt door significante kostennadelen vanwege de geringe schaal. Samenvoeging van een kleine concessie met andere concessies kan dan ook tot significante kostenbesparingen leiden.

⁸ Niaounakis, T., J. Blank en W. Veeneman (2016), *Doelmatig aanbesteden*, Centrum voor Innovaties en Publieke Sector Efficiëntie Studies.
Mouwen, A. (2016), *The Impact of Public Transport Reform: An Assessment of Deregulation Policies*.

Samenvoeging Zeeuwse concessies⁹

Bij de laatste aanbesteding van het openbaar busvervoer in Zeeland heeft de provincie ervoor gekozen om alle concessies samen te voegen in één concessie. Belangrijkste reden daarvoor was dat de omzet van het vaste busvervoer aanzienlijk lager zal zijn vergeleken met de bestaande situatie, omdat er minder budget beschikbaar was en de provincie een deel van het vervoer, de zogenaamde flexnet-ritten, buiten de concessie om ging organiseren. De provincie verwachtte dat de keuze voor één concessie positief voor zowel de vervoerder (grotere efficiency en effectiviteit) en de reiziger (één busnetwerk in Zeeland) zou uitpakken. Dit laatste wordt niet bevestigd door cijfers uit OV Klantenbarometer; hieruit blijkt dat de beoordeling van de kwaliteit van het openbaar vervoer door reizigers voor en na de samenvoeging vergelijkbaar is.

Samenvoeging concessies 'Bus Rotterdam c.a.' en 'Bus Streek Overig'¹⁰

Ook voor de stadsregio Rotterdam was één van de redenen om de concessies 'Bus Rotterdam c.a.' en 'Bus Streek Overig' te integreren tot één grote concessie 'Bus Rotterdam e.o.' dat dit voor schaal- en afstemmingsvoordelen zou zorgen. Deze voordelen zouden bij kunnen dragen aan de realisatie van de bezuinigingsopgaven waarvoor de stadregio zich in 2010 gesteld zag. De aanbesteding werd uiteindelijk gewonnen door de RET die een substantieel lagere exploitatiebijdrage verlangde dan het bedrag dat de stadsregio voor deze concessie gereserveerd had. Deze lagere exploitatiebijdrage vormde recent het vertrekpunt voor de onderhandelingen over de inbesteding van de concessie 'Bus Rotterdam e.o.' die eind 2019 moet ingaan.

Met respectievelijk 185 duizend en 411 duizend DRU's liggen de concessies Waterland en Zaanstreek (ruim) boven de kritische ondergrens van 120.000 DRU's. Wel is de concessie Zaanstreek kleiner dan de 'optimale' omvang van ten minste 300.000 DRU's en dit verschil zal na opening van de Noord/Zuidlijn naar verwachting groter worden¹¹. Samenvoeging van beide concessies kan daarom in geval van de concessie Zaanstreek tot enige schaalvoordelen en daarmee mogelijk lagere gemiddelde kosten per DRU leiden.

2.6.2 Marktspanning tijdens aanbesteding

Een veronderstelling is dat grote concessies aantrekkelijker zijn, waardoor meer vervoerders aan een aanbesteding zullen deelnemen. Diverse marktconsultaties die de laatste jaren zijn gehouden bevestigen deze veronderstelling. Vervoerders geven aan eerder op een grote(re) concessie te zullen inschrijven dan op een kleine concessie. Zo gaven vervoerders in het kader van een recente marktconsultatie aan dat de omzet van een concessie minimaal € 15 miljoen moet bedragen, maar niet hoger dan € 130 miljoen mag zijn¹². De ondergrens is evenwel afhankelijk van het organisatiemodel waarvoor een vervoerder kiest. De minimaal benodigde omzet ligt hoger bij een decentraal model, waarbij vrijwel alle activiteiten vanuit een regionale vestiging en niet centraal georganiseerd worden.

⁹ Provincie Zeeland (2013), *Nieuwe lijnen: Beleidsplan openbaar vervoer Zeeland 2015-2025*.

¹⁰ Stadsregio Rotterdam (2010), *Aanbesteding bus / stappenplan*.

¹¹ Vervoerregio Amsterdam (2015), *Lijnennetvisie 2018*.

¹² Provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel (2017), *Aanbesteding OV-concessies Flevoland/Gelderland/Overijssel 2020 e.v. – Samenvatting marktconsultatie*.

In de praktijk blijkt de relatie tussen de omvang van de concessie en de bereidheid om op een aanbesteding in te schrijven minder sterk. Bij een aantal recent aanbestede concessies die sterk in omvang varieerden, hebben steeds vrijwel alle ‘traditionele’ vervoerders¹³ ingeschreven. Daarbij bleek niet zozeer de omvang, maar andere factoren zoals het risicoprofiel van de concessie en de inschatting van de kans op bezwaarprocedures in relatie tot de lengte van de implementatieperiode doorslaggevend te zijn in de keuze om al dan niet op een aanbesteding in te schrijven. Wel gaven vervoerders in het kader van de eerder genoemde marktconsultatie aan dat bij grote concessies het risico op overbieding bestaat omdat de concessies ‘too big to fail’ worden.

Een argument om beide concessies niet samen te voegen zou kunnen zijn dat dit de kans verkleint dat kleinere marktpartijen (bijvoorbeeld taxi- of touringcarbedrijven) aan de aanbesteding deelnemen. In de praktijk blijkt de animo van deze partijen om aan aanbestedingen deel te nemen ook bij kleinere concessies beperkt. Slechts in enkele gevallen (o.a. Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee, IJsselmond en Vlieland) heeft de aanbestedende overheid een inschrijving van een taxi- of touringcarbedrijf ontvangen en alleen voor Vlieland gold dat een andere marktpartij dan de ‘traditionele’ vervoerders het openbaar vervoer mocht uitvoeren.

2.7 Administratieve lasten

Lagere aanbestedingskosten

Samenvoeging van beide concessies leidt ertoe dat niet twee, maar nog maar één concessie hoeft te worden aanbesteed. Dit leidt tot lagere aanbestedingskosten voor de Vervoerregio en vervoerders. De Vervoerregio hoeft nog maar een set aanbestedingsdocumenten (o.a. Programma van Eisen, concessiebesluit en offerteaanvraag) op te stellen en alle activiteiten in het kader van de aanbestedingsprocedure (o.a. opstellen Nota’s van Inlichtingen en beoordeling inschrijvingen) maar één keer uit te voeren. En vervoerders hoeven maar één keer een offerte uit te werken.

Wel kan de samenvoeging ertoe leiden dat de aanbesteding complexer wordt, bijvoorbeeld wanneer de twee regio’s sterk van elkaar verschillen en/of herverdeeleffecten tussen beide regio’s voorkomen moeten worden. Dit vereist dat in de aanbestedingsdocumenten verschillende eisen voor beide regio’s opgenomen moeten worden, waardoor de besparing op de aanbestedingskosten voor zowel de Vervoerregio als vervoerders lager zal uitvallen.

¹³ Met de term vervoerders wordt in dit verband bedoeld op Arriva, Connexxion, EBS, Keolis/Syntus en Qbuzz.

*Samenvoeging concessies 'Bus Rotterdam c.a.' en 'Bus Streek Overig'*¹⁴

Naast de verwachte schaalvoordelen was een andere overweging van de stadsregio Rotterdam om de concessies 'Bus Rotterdam c.a.' en 'Bus Streek Overig' te integreren tot één grote concessie 'Bus Rotterdam e.o.' dat dit de aanbestedingsprocedure zou vereenvoudigen. Dit was nodig omdat de verplichting om het OV in de grote steden aan te besteden, die een korte periode gold, de stadsregio in 2010 dwong tot aanpassing van de strategie wat betreft de toekomst van de concessies. De eerder voorgenomen investering, waarbij de RET als OV-regisseur voor de hele regio, een aantal taken van de stadsregio zou overnemen en een deel van het openbaar busvervoer namens de stadsregio zou aanbesteden, kon als gevolg van deze verplichting geen doorgang vinden. Het gevolg was dat de stadsregio beperkte tijd had voor de aanbesteding van beide concessies die eind 2011 eindigden.

Lagere kosten concessiebeheer

De kosten van het concessiebeheer voor de Vervoerregio zullen bij een samenvoeging van beide concessies lager worden omdat het aantal te beheren concessies afneemt. Het aantal overlegmomenten met vervoerders en stakeholders zoals gemeenten neemt af, al kan de afstemming met gemeenten wel meer tijd kosten (zie ook paragraaf 2.3). Daarbij hoeft de Vervoerregio nog maar één set afspraken te monitoren in plaats van twee, al geldt hierbij dat de Vervoerregio al zoveel mogelijk gelijklopende afspraken in de OV-concessies heeft opgenomen. Ten slotte dient bij dit alles opgemerkt te worden dat de kosten van het concessiebeheer ook nu al laag zijn vergeleken met de totale uitgaven van de Vervoerregio op het gebied van openbaar vervoer.

¹⁴ Stadsregio Rotterdam (2010), *Aanbesteding bus / stappenplan*.

3. Voor- en nadelen wijze van samenvoeging

3.1 Inleiding

Het feit dat de beide concessies, ook na een eventuele verlenging van de concessie Zaanstreek niet gelijktijdig aflopen (Waterland in december 2021 en Zaanstreek in december 2018 / december 2020), betekent dat de Vervoerregio een strategie moet bepalen voor de wijze waarop beide concessies in de tijd worden samengevoegd. In dat kader heeft de Vervoerregio de volgende drie opties genoemd:

1. De concessie Zaanstreek wordt niet met 2 maar met 3 jaar verlengd zodat deze tot december 2021 loopt;
2. De reeds verlengde concessie Waterland wordt met 1 jaar ingekort tot december 2020;
3. De nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland start in twee fases; de eerste fase (Zaanstreek) in december 2020 en de tweede fase (Waterland) in december 2021.

De eerste vraag is in hoeverre deze opties juridisch zijn toegestaan en welke voorwaarden hierbij eventueel gelden. Het antwoord op deze vraag moet komen uit een juridisch onderzoek dat parallel aan dit onderzoek wordt uitgevoerd. Een tweede (vervolg)vraag is welke voor- en nadelen aan de verschillende opties verbonden zijn.

3.2 Verlengen concessie Zaanstreek met 3 i.p.v. 2 jaar

De eerste optie voor de samenvoeging van beide concessies is om de concessie Zaanstreek met 3 jaar te verlengen. Omdat de concessie op grond van de concessievoorschriften met maximaal 2 jaar mag worden verlengd, betekent een verlenging met 3 jaar dat de concessie op dit punt moet worden aangepast waarbij de totale concessieduur in dat geval op 11 jaar uitkomt. Het verlengen van de concessieduur met een extra jaar heeft twee potentiële voordelen:

1. Gunstig verlengingsaanbod
2. Later moment van aanbesteding

Ad 1. Gunstig verlengingsaanbod

Het verlengen van de concessieduur met 3 in plaats van 2 jaar kan aantrekkelijk zijn voor de huidige vervoerder, bijvoorbeeld vanwege omzetbehoud of omdat zijn kosten in de laatste jaren van de concessie lager zijn vanwege de inzet van reeds afgeschreven materieel. De vervoerder kan dit voordeel geheel of gedeeltelijk teruggeven aan de Vervoerregio in de

vorm van een lagere exploitatiebijdrage en/of meer of een kwalitatief beter aanbod gedurende de verlengingsperiode. In geval van een aanpassing is deze teruggave zelf noodzakelijk omdat de Vervoerregio moet kunnen aantonen dat het economisch evenwicht niet door de aanpassing van de concessie wordt verstoord.

Ad 2. Later moment van aanbesteding

Verlenging van de concessie Zaanstreek tot december 2021 heeft als voordeel dat ten tijde van de aanbesteding meer zicht is op de effecten die de Noord/Zuidlijn heeft op het openbaar vervoer in Waterland en Zaanstreek. Vervoerders lopen hierdoor minder risico's bij hun bieding, waardoor de Vervoerregio naar verwachting meer en/of betere biedingen zal ontvangen.

Verlenging van de concessie heeft ook als voordeel dat meer tijd voor de implementatie kan worden gereserveerd, waardoor vervoerders meer tijd hebben om toezeggingen ten aanzien van de transitie naar zero emissie busvervoer bij start van de concessie na te komen.

3.3 Inkorting Waterland met 1 jaar

Het verkorten van de concessie Waterland met 1 jaar, zodat deze concessie gelijktijdig met de concessie Zaanstreek eindigt, heeft als voordeel dat de concessie Zaanstreek niet hoeft te worden aangepast. Nadeel is dat de Vervoerregio de concessie van EBS zal moeten afkopen, hetgeen een juridisch moeizaam traject met een onbekende financiële impact kan worden. Daarnaast vervallen de voordelen van het later kunnen aanbesteden (kennis van de effecten van de Noord/Zuidlijn en een langere voorbereidingstijd voor de transitie naar zero emissie busvervoer).

3.4 Gefaseerde samenvoeging

Bij deze optie start de concessie Zaanstreek-Waterland in twee fases. De eerste fase met daarin de 'Zaanse' lijnen start in december 2020; de tweede fase met de 'Waterlandse' lijnen in december 2021. Deze optie biedt de vervoerder de kans om in de concessie te groeien en zijn ideeën geleidelijk te implementeren, waarbij geleerd kan worden van eerste ervaringen. Omdat bij deze optie de einddatum van de concessie Zaanstreek bepalend is voor het moment waarop de nieuwe concessie moet worden aanbesteed, kleven aan deze optie dezelfde nadelen als aan de tweede optie.

Een bijkomend nadeel van deze optie is dat de vervoerder twee keer met een concessie-overgang te maken krijgt. Dit betekent dat het personeel van mogelijk verschillende vervoerders op twee verschillende momenten instroomt. Daarnaast zullen vervoerder en Vervoerregio twee implementatietrajecten moeten doorlopen. Mede als gevolg hiervan kan de vervoerder 2021 als een tussenjaar beschouwen, waarin hij zich wellicht minder inspant

om vernieuwingen te realiseren. Tegelijkertijd weet de concessiehouder Waterland al relatief lang voor het einde van de concessie of hij de concessie verloren heeft. Ervaring leert daarbij dat vervoerders minder gemotiveerd zijn om nog in een concessie te investeren wanneer zij weten dat zij de concessie verloren hebben. Naarmate deze periode langer is, is de kans op 'uitwoning' van de concessie groter.

4. Conclusies

4.1 Voor- en nadelen samenvoeging

Onderstaande tabel bevat een overzicht van voor- en nadelen van het samenvoegen van de concessies Waterland en Zaanstreek zoals die uit dit onderzoek naar voren komen. En hoewel het uiteindelijk een bestuurlijke afweging is welk gewicht aan de verschillende voor- en nadelen wordt toegekend en of daarmee de voordelen zwaarder wegen dan de nadelen of juist niet, kan op basis van de tabel geconcludeerd worden dat de samenvoeging van beide concessies vooral voordelen voor de Vervoerregio en mogelijk ook voor reizigers heeft.

Tabel 4.1 *Samenvattend overzicht voor- en nadelen samenvoeging concessies Waterland en Zaanstreek*

Aspect	Samenvoeging van beide concessies
Afstemming behoeften reizigers	<ul style="list-style-type: none">+ Maakt het voor de concessiehouder makkelijker om in te spelen op kansen die vervoerstromen tussen beide concessiegebieden bieden0 Leidt op zichzelf niet tot een grotere uniformiteit van tarieven leiden aangezien de tarieven en vervoerbewijzen in beide concessies nu al grotendeels overeenkomen+ Maakt het voor de concessiehouder aantrekkelijker om het gebruik van regionale vervoerbewijzen en specifieke kaartsoorten voor toeristen in het noordelijk deel van de Vervoerregio te promoten
Regionale afstemming	<ul style="list-style-type: none">+ Sluit beter aan bij het schaalniveau waarop mobiliteitsvraagstukken in dit deel van de Vervoerregio worden opgepakt0 Leidt tot gewijzigde posities van gemeenten in beide concessiegebieden– Vergt meer inspanning om op ambtelijk en bestuurlijk niveau tot consensus over de ontwikkeling van de concessie te komen
Duurzamer OV	<ul style="list-style-type: none">+ Biedt mogelijkheden voor andere oplaadstrategieën bij door koppeling van lijnen waardoor omlopen van zero-emissievoertuigen beter kunnen worden afgestemd op hun actieradius en er minder oplaadlocaties nodig zijn hetgeen knooppunten kan ontlasten0 Leidt op zichzelf niet tot inkoopvoordelen bij de transitie naar zero-emissie vervoer+ Kan wel leiden tot inkoopvoordelen bij de aanschaf van kleine series specifieke zero-emissievoertuigen (bijv. midi-bussen) die in beide concessies worden ingezet
Sociale Veiligheid	<ul style="list-style-type: none">+ Kan leiden tot een doelgerichtere bevordering van de sociale veiligheid in het noordelijk deel van de Vervoerregio door een risico-gestuurde inzet van menskracht en middelen; dit is mede afhankelijk van de bereidheid van de concessiehouder om met GVB samen te werken

Tabel 4.1 Samenvattend overzicht voor- en nadelen samenvoeging concessies Waterland en Zaanstreek (vervolg)

Aspect	Samenvoeging van beide concessies
Verhouding OV-aanbod t.o.v. exploitatiebijdrage	+ Samenvoeging kan in geval van de concessie Zaanstreek tot enige schaalvoordelen en lagere gemiddelde kosten per DRU leiden 0 Leidt mogelijk tot grotere marktspanning tijdens de aanbesteding en daardoor voor reizigers en Vervoerregio betere biedingen, zij het dat vooral andere factoren dan de omvang van de concessie bepalen of vervoerders op een aanbesteding inschrijven (o.a. verwacht rendement en risicoprofiel van de concessie)
Administratieve lasten	+ Leidt tot lagere aanbestedingskosten voor de Vervoerregio en vervoerders, omdat sprake is van 1 i.p.v. 2 aanbestedingsprocedures + Leidt tot lagere beheerkosten voor de Vervoerregio, omdat bepaalde werkzaamheden maar 1 keer hoeven te worden uitgevoerd en de complexiteit van het beheer afneemt omdat de werkzaamheden voor beide concessiegebieden hetzelfde worden

Leeswijzer: + = voordeel, 0 = neutraal effect, – = nadeel

4.2 Voor- en nadelen wijze van samenvoeging

Als gekeken wordt naar de voor- en nadelen van de verschillende strategieën die de Vervoerregio kan hanteren bij de samenvoeging van beide concessies, biedt de strategie waarbij de concessie Zaanstreek met 3 jaar wordt verlengd en zo dezelfde einddatum krijgt als de concessie Waterland, de meeste voordelen. In dat geval start de nieuwe concessie namelijk in december 2021, zodat de concessie later aanbesteed kan worden. Hierdoor is op het moment van aanbesteding meer zicht op de effecten van de Noord/Zuidlijn op het openbaar vervoer in Zaanstreek en Waterland. Dit verkleint het risico voor inschrijvende partijen, hetgeen naar verwachting tot betere biedingen voor reizigers en de Vervoerregio zal leiden. Ook is er bij deze strategie meer voorbereidingstijd voor een succesvolle transitie naar zero emissie busvervoer.

Bij dit alles is belangrijk om op te merken dat in dit onderzoek niet is gekeken naar de vraag in hoeverre de drie strategieën juridisch gezien zijn toegestaan. Dit laatste heeft de Vervoerregio in een paralleltraject door een andere partij laten toetsen. De resultaten van deze toets zijn apart aan de Vervoerregio gerapporteerd.

Bijlage H-B-matrix Waterland - Zaanstreek

Bron: verplaatsingen o.b.v. gepoolde OViN's 2014, 2015 en 2016 met herkomst en bestemming tussen de 3 genoemde gebieden (gewogen). Gemiddelde dag (werkdagen en weekenddagen).

Tabel B.1 Aantal verplaatsingen op een gemiddelde dag (gemiddeld over 2014 – 2016)

Van	Naar	(gemeenten in) Zaanstreek	(gemeente) Amsterdam	Totaal
(gemeenten in) Waterland	Auto (bestuurder en passagier)	9.746	17.784	27.530
	Trein	517	1.260	1.777
	Bus, tram en metro	0	8.321	8.321
	(brom) fiets incl elektrisch	3.252	1.815	5.067
	Overig	450	590	1.040
	Totaal		13.964	29.770

Van	Naar	(gemeenten in) Waterland	(gemeente) Amsterdam	Totaal
(gemeenten in) Zaanstreek	Auto (bestuurder en passagier)	9.197	14.895	24.092
	Trein	392	7.197	7.589
	Bus, tram en metro	0	1.081	1.081
	(brom) fiets incl elektrisch	3.501	2.667	6.168
	Overig	589	326	914
	Totaal		13.679	26.166

Tabel B.2 Aandeel van vervoerwijze in totaal op een gemiddelde dag (gemiddeld over 2014 – 2016)

Van	Naar	(gemeenten in) Zaanstreek	(gemeente) Amsterdam	Totaal
(gemeenten in) Waterland	Auto (bestuurder en passagier)	70%	60%	63%
	Trein	4%	4%	4%
	Bus, tram en metro	0%	28%	19%
	(brom) fiets incl elektrisch	23%	6%	12%
	Overig	3%	2%	2%
	Totaal		100%	100%

Van	Naar	(gemeenten in) Waterland	(gemeente) Amsterdam	Totaal
(gemeenten in) Zaanstreek	Auto (bestuurder en passagier)	67%	57%	60%
	Trein	3%	28%	19%
	Bus, tram en metro	0%	4%	3%
	(brom) fiets incl elektrisch	26%	10%	15%
	Overig	4%	1%	2%
	Totaal		100%	100%

Tabel B.3 Aandeel van bestemming in totaal op een gemiddelde dag (gemiddeld over 2014 – 2016)

Van	Naar	(gemeenten in) Zaanstreek	(gemeente) Amsterdam	Totaal
(gemeenten in) Waterland	Auto (bestuurder en passagier)	35%	65%	100%
	Trein	29%	71%	100%
	Bus, tram en metro	0%	100%	100%
	(brom) fiets incl elektrisch	64%	36%	100%
	Overig	43%	57%	100%
	Totaal		32%	68%

Van	Naar	(gemeenten in) Waterland	(gemeente) Amsterdam	Totaal
(gemeenten in) Zaanstreek	Auto (bestuurder en passagier)	38%	62%	100%
	Trein	5%	95%	100%
	Bus, tram en metro	0%	100%	100%
	(brom) fiets incl elektrisch	57%	43%	100%
	Overig	64%	36%	100%
	Totaal		34%	66%