

Werkt de markt voor openbaar vervoer



Amsterdam, maart 2013

Werkt de markt voor openbaar vervoer?

Inzicht in de concurrentie op de markt voor OV-concessies en de prijs,
de kwaliteit en de hoeveelheid OV

Discussion paper

Koert van Buiren
06-125 05 395
k.vanbuiren@seo.nl



seo economisch onderzoek

“De wetenschap dat het goed is”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO Discussion paper 72

Copyright © 2013 SEO Amsterdam. Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit rapport te gebruiken in artikelen en dergelijke, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld.

Samenvatting en conclusie

In 2001 is met de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) gestart met concurrentie in het openbaar vervoer (OV) in Nederland. Na een voorzichtige start wordt vanaf 2004/2005 daadwerkelijk een wezenlijk deel van het OV aangeboden op basis van concessies die in concurrentie aan OV-bedrijven zijn gegund.

De doelen die gesteld zijn aan de Wp2000 en de concurrentie in het OV zijn (i) groei van het gebruik van OV en (ii) substantiële stijging van de kostendekking uit reizigersopbrengsten. In een later stadium zijn deze doelen gewijzigd in (iii) selectieve groei van het OV-gebruik en (iv) daling van de exploitatiekosten van OV en meer doelmatige besteding van overheidsgeld.

Concurrentie

De concentratie op de markt voor betwistbare concessies is hoog. De drie grootste OV-bedrijven exploiteren in 2011 bijna driekwart van de betwistbare OV-concessies en meer dan viervijfde na de fusie tussen Connexxion en Veolia. De HHI wijst op een markt die weliswaar concurrerender wordt, maar nog altijd als geconcentreerde markt kwalificeert. De HHI stijgt ook in 2011 nog uit boven de grenswaarden die Europese mededingingsautoriteiten in fusiecontrole hanteren. Een groot deel van het verlies aan marktaandeel van marktleider Connexxion in deze periode, is teniet gedaan met de fusie met Veolia eind 2011.

Concentratie op de nationale markt voor betwistbare concessies

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
C3 (* na fusie Connexxion-Veolia)	91,7%	92,6%	92,9%	82,0%	78,8%	74,5%	71,2%	71,9% (*84,2%)	<i>n.b.</i>
HHI (*na fusie Connexxion-Veolia)	4931	4870	4286	2936	2759	2502	2249	2238 (*3401)	<i>n.b.</i>
Gunningprocedures met 1 bieder als % van alle gunningsprocedures	29%	33%	60%	10%	64%	60%	43%	33%	45%

Daarbij komt het vaak voor dat er in een aanbestedingsprocedure sprake is van maar één bieder. Wanneer OV-bedrijven over informatie beschikken over de concurrentie in aanbestedingsprocedures, bestaat een reëel risico dat er in aanbestedingen van OV-concessies, regelmatig sprake is van een monopolie.

Prestaties

De totale maatschappelijke prijs van OV in Nederland is tussen 2004 en 2010 met 84 procent bijna verdubbeld. De ‘publieke prijs’ (exploitatiebijdragen) is sterker gestegen dan de ‘private prijs’ (reizigersopbrengsten), waardoor het private aandeel in de maatschappelijke prijs is gedaald (-20 procent). Doelstelling (ii) van de Wp2000 is daarmee niet gerealiseerd.

Ook de maatschappelijke prijs uitgedrukt in euro's per reizigerskilometer (75 procent) en per ritkilometer (53 procent) zijn fors gestegen in de periode waarin concurrentie in het OV gemeen-

goed is geworden. Daarbij is sprake van divergentie tussen het aanbod van OV en het gebruik: het aanbod (ritkilometers) is in de periode 2004-2010 gestegen met 20 procent; het gebruik (reizigerskilometers) met 5 procent. De bezetting van het OV is daardoor teruggelopen met 12 procent. Zo beschouwd is het tweede deel van doelstelling (iv) van de Wp2000 (meer doelmatige besteding van overheidsgeld) niet gerealiseerd.

Prestaties op de markt voor openbaar vervoer

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	groei (2004-2010)
prijs								
Reizigersopbrengsten (x € 1 mln)	552	549	562	554	554	740	811	47%
Exploitatiebijdragen (x € 1 mln)	946	1177	1227	1502	1559	1731	1939	105%
Maatschappelijke prijs OV (x € 1 mln)	1498	1726	1789	2056	2113	2471	2750	84%
aandeel publieke middelen in maatschappelijke prijs	63%	68%	69%	73%	74%	70%	71%	12%
aandeel private middelen in maatschappelijke prijs	37%	32%	31%	27%	26%	30%	29%	-20%
hoeveelheid								
aangeboden ritkilometers (x 1 miljoen)	468	470	480	513	529	545	561	20%
reizigerskilometers, (x 1 mln)	6.270	6.185	6.378	6.428	6.329	6.501	6584	5%
Bezetting (reizigerskilometers/ritkilometers)	13,4	13,2	13,3	12,5	12,0	11,9	11,7	-12%
kwaliteit								
Reizigerswaardering (schaal 1-10)	6,90	6,92	6,97	6,95	7,07	7,14	7,09	3%
kengetallen								
maatschappelijke prijs van OV per ritkilometer	3,20	3,67	3,73	4,01	3,99	4,53	4,90	53%
maatschappelijke prijs van OV per reizigerskilometer	0,24	0,28	0,28	0,32	0,33	0,38	0,42	75%

De sterke stijging van de prijs van OV in Nederland komt niet tot uitdrukking in een sterke verbetering van de kwaliteit. Wel wordt de kwaliteit van OV van aanbestede concessies, hoger gewaardeerd door reizigers dan de kwaliteit van niet aanbestede concessies, ook wanneer gecorrigeerd wordt voor verschillen tussen verstedelijk en niet verstedelijkt gebied. Wanneer concessies voor de tweede keer zijn aanbesteed, stijgt de kwaliteit nog verder.

Inhoudsopgave

Samenvatting en conclusie.....	i
1 Inleiding.....	1
2 De markt voor OV-concessies	3
3 Prestaties op de markt voor OV	11
3.1 De prijs van OV	11
3.2 De hoeveelheid OV	14
3.3 De kwaliteit van het OV.....	15
Literatuur	17
Bijlage A Kerncijfers.....	19
Bijlage B Concessiegebieden en concessies in Concessiegebieden	23

1 Inleiding

Sinds 2001 is sprake van concurrentie in het Openbaar Vervoer (OV) in Nederland. Na een positieve evaluatie van experimenten met aanbestedingen in Zuid-Limburg en Zeeland midden jaren negentig, is concurrentie in het OV wettelijk geregeld in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000): openbaar vervoer mag alleen worden uitgevoerd wanneer daartoe een vergunning (concessie) is verkregen; de bevoegde autoriteiten verlenen concessies alleen voor beperkte duur; en de concessieverlening vindt plaats op basis van een aanbestedingsprocedure. Aanbesteding van OV-concessies vindt plaats sinds 2001; de wettelijke verplichting daarvoor in de Wp2000 geldt echter pas sinds 2006¹.

De wettelijke verplichting tot aanbesteding van OV-concessies gaat uit van de premisse dat 'het onder concurrentie plaatsen leidt tot een betere prijs/kwaliteit prestatie van ondernemingen zodat met minder financiële middelen hetzelfde product geleverd kan worden, of met gelijkblijvende middelen een beter product'². Expliciet stelt de MvT dat met de Wp2000 geen bezuinigingsdoelstelling wordt nagestreefd en dat behaalde efficiencyvoordelen vanwege concurrentie omgezet kunnen worden in verbeteringen in het OV door niet op prijs maar op kwaliteit te laten concurreren³.

De doelstellingen van de Wp2000 zijn (i) groei van het gebruik van het OV en (ii) een substantiële stijging van de kostendeckening uit reigersopbrengsten. In 2005 is geëvalueerd of de gestelde doelen zijn bereikt⁴. De conclusie toen luidde dat beide oorspronkelijke doelen niet zijn bereikt.

Later zijn deze doelen gewijzigd in (i) selectieve groei van het OV-gebruik en (ii) daling van de exploitatiekosten van OV en meer doelmatige besteding van overheidsgeld. Ten aanzien van deze gewijzigde doelen is dezelfde evaluatie positiever: het OV-gebruik is vooral gegroeid bij filegevoelig woon-werkverkeer over langere afstanden en rondom de vier grootstedelijke agglomeraties, maar gedaald in landelijke gebieden; en sinds inwerkingtreding van de Wp2000 zijn de exploitatiekosten gedaald.

Een probleem bij de evaluatie in 2005 is dat het aanbesteden van OV-concessies in de periode 2001-2005 geen gemeengoed was en veel OV nog werd aangeboden op basis van bestaande, niet-aanbestede contracten. De evaluatie uit 2005 gaat uit van cijfers tot en met 2002 of 2003, en soms 2004. Het aantal aanbestede concessies in 2002 bedraagt slechts 10 procent van het in 2012 aantal aanbestede concessies; in 2003 bedraagt dit 25 procent en in 2004 33 procent⁵. In de jaren 2002-2004 was slechts in een klein deel van het Nederlandse OV sprake van concurrentie.

¹ Voor Amsterdam, Rotterdam en Den Haag geldt de aanbestedingsplicht vanaf 2013 voor het busvervoer en vanaf 2017 voor metro en tram.

² Memorie van Toelichting (MvT) bij de Wp2000, artikel 1.1.

³ Memorie van Toelichting bij de Wp2000, artikel 1.1.

⁴ Zie Groenendijk, J.M. et al. (2005). *Evaluatie Wp2000*. Twynstra Gudde, rapport met kenmerk 4036/JGN/BGO.

⁵ Dit betreft het aantal aanbestede concessies op basis waarvan in die jaren OV wordt aangeboden, als percentage van het aantal aanbestede concessies in 2012.

Dit artikel beschrijft de prestaties van de markt voor OV in Nederland na de introductie van concurrentie en beoogd daarmee bij te dragen aan een objectieve toetsing van de gestelde doelen. De prestaties van de markt voor OV worden beschouwd in termen van de maatschappelijke prijs en de kwaliteit van OV, en de geproduceerde en geconsumeerde hoeveelheid OV. Omdat pas vanaf 2004/2005 een wezenlijk deel van het OV in Nederland wordt aangeboden op basis van aanbestede concessies, worden de prestaties vanaf dan beschreven⁶.

Paragraaf 2 begint met schets van de markt voor OV-concessies⁷ en de concurrentie op die markt. In paragraaf 3 worden de prestaties van de markt voor OV beschreven en geanalyseerd. Achtereenvolgens komen aan bod de prijs van OV, de geproduceerde en geconsumeerde hoeveelheid OV en de kwaliteit van OV.

⁶ Vanaf 2005 is 50% of meer van het totaal aantal concessies aanbesteed.

⁷ Dit betreft dus niet de markt voor OV (het vervoer aangeboden door OV bedrijven en gevraagd door reizigers), maar de markt voor OV-concessies (de concessies aangeboden door de verantwoordelijke OV-autoriteiten en gevraagd door de OV-bedrijven). In paragraaf 3 wordt de markt voor OV in termen van prijs, kwaliteit en hoeveelheid onderzocht.

2 De markt voor OV-concessies

OV-concessies worden uitgegeven, veelal aanbesteed, door OV-autoriteiten. Inclusief het Rijk voor het hoofdrailnet waarvoor de concessie onderhands aan de Nederlandse Spoorwegen (NS) is gegund, zijn er in Nederland negentien OV-autoriteiten. Naast het Rijk en tien van de twaalf provincies, zijn dit het OV-bureau Groningen Drenthe, de regio Twente, de stadsregio Arnhem-Nijmegen, het bestuur regio Utrecht, de stadsregio Amsterdam, het stadsgewest Haaglanden, de stadsregio Rotterdam en het samenwerkingsverband regio Eindhoven.

OV-concessies worden onderverdeeld in gebiedsconcessies, lijnconcessies en concessies voor personenvervoer over water. Met een gebiedconcessie verleent de bevoegde OV-autoriteit het recht en de plicht om het OV in dat gebied te exploiteren. De mate waarin het lijnennetwerk en de dienstregeling vastligt bij de aanbesteding (of inbesteding of onderhandse gunning) verschilt tussen OV-autoriteiten en aanbestedingen. Onder druk van bezuinigingen en kortingen op de beschikbare exploitatiebijdragen, ligt het voor de hand om in aanbestedingsprocedures de invulling van het lijnennetwerk en de dienstregeling steeds meer ter invulling van biedende vervoerders gelaten, waarbij vaak wel een minimale dienstregeling wordt geëist.

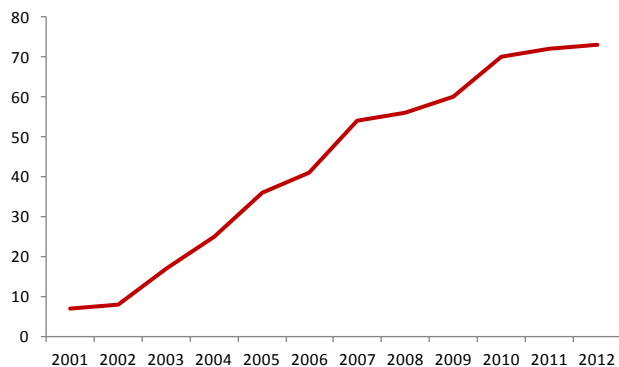
Wanneer een vaste lijn afzonderlijk wordt aanbesteed (of anderszins gegund) wordt gesproken van een lijnconcessie. Lijnconcessies hebben meestal betrekking op regionale treinverbindingen, personenvervoer over water, hoogwaardige en snelle busroutes (bijvoorbeeld de Qliner) en lange buslijnen of regionale treinverbindingen die gebieden van meerdere OV-autoriteiten doorkruisen.

De meeste OV-concessies worden gegund aan OV-bedrijven op basis van openbare aanbestedingsprocedures. Daarin wordt het OV-bedrijf dat de beste prijs-kwaliteit-hoeveelheid verhouding biedt, geselecteerd voor concessieverlening. Aanbestede concessies kunnen worden verlengd of ingekort. Verlenging van concessies met één of twee jaar komt vaak voor. De mogelijkheid tot verlenging of verkorting moet wel vooraf in de concessievoorwaarden zijn opgenomen (Wp2000).

Vrijwel alle concessies voor regionaal openbaar vervoer in Nederland zijn openbaar aanbesteed (zie bijlage B). Alleen (delen van) het stadsvervoer in de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag wordt op dit moment nog uitgevoerd op basis van onderhands gegunde concessies. In de Wet tot wijziging van de Wp2000 is de ontheffing van deze gemeenten van de aanbestedingsplicht geregeld.

Het aantal aanbestede concessies op basis waarvan OV wordt aangeboden is gestegen van zeven in 2001 tot boven de 70 in 2012. Daarmee is op voornoemde delen van het stadsvervoer en het hoofdrailnet na, alle OV in Nederland betwistbaar in de zin dat de betreffende concessies in concurrentie worden gegund.

Figuur 1 Aantal aanbestede concessies op basis waarvan OV wordt uitgevoerd, 2001-2012



Bron: KPVV (2012)

De markt voor OV-concessies kan op verschillende niveaus worden beschouwd. De NMa (2011) gaat in de fusiecontrole uit van een '(tenminste) een nationale markt voor betwistbaar openbaar vervoer'⁸. Uitgaande van die marktdefinitie concurreren alle in Nederland opererende OV-bedrijven met elkaar om de gunning van aanbestede OV-concessies. De redenering van de NMa achter deze ruime marktdefinitie is dat de concurrentieomstandigheden bij aanbestedingen van OV-concessies in Nederland gelijk zijn en dat spelers op de markt voor OV interesse zeggen te hebben in, danwel bieden op, de overgrote meerderheid van de OV-concessies in Nederland.

Een andere afbakening van de markt voor OV-concessies is iedere aanbesteding voor OV-concessies op zichzelf als afzonderlijke markt te beschouwen. Bij iedere aanbesteding wordt concurrentie om de markt georganiseerd tussen OV-bedrijven die zich inschrijven voor de betreffende aanbesteding.

Wanneer alle concessies van alle OV-bedrijven in Nederland in ogenschouw worden genomen, dan resulteren de marktaandelen op een nationale markt voor regionale OV-concessies als weergegeven in tabel 1. Deze marktaandelen geven een impressie van de marktaandelen op een hypothetische markt waarin alle regionale OV in Nederland aanbesteed is.

⁸ Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit als bedoeld in artikel 41 van de Mededingingwet, nummer 6957/202_A, betreffende zaak 6957/Veolia – CDC-Transdev.

Tabel 1 Marktaandeelen nationale markt voor OV concessies

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Arriva	16,1%	14,7%	16,7%	17,2%	16,7%	14,3%	14,9%	16,9%
Connexxion (Veolia)	51,6%	52,9%	47,2%	39,7%	38,3%	36,5%	32,8%	32,3% (46,1%)
GVB	3,2%	2,9%	2,8%	1,7%	1,7%	1,6%	1,5%	1,5%
GVU	3,2%	2,9%	2,8%	1,7%	1,7%	1,6%	1,5%	1,5%
Hermes	3,2%	2,9%	2,8%	1,7%	1,7%	1,6%	1,5%	1,5%
HTM	6,5%	5,9%	5,6%	3,4%	3,3%	3,2%	3,0%	3,1%
Novio	3,2%	2,9%	2,8%	1,7%	1,7%	1,6%	1,5%	1,5%
ns	0,0%	0,0%	0,0%	3,4%	6,7%	7,9%	7,5%	7,7%
Qbuzz	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,2%	4,5%	4,6%
RET	6,5%	5,9%	8,3%	5,2%	5,0%	4,8%	4,5%	4,6%
Syntus	3,2%	2,9%	2,8%	10,3%	10,0%	9,5%	11,9%	10,8%
(Veolia)	3,2%	5,9%	8,3%	13,8%	13,3%	14,3%	14,9%	(13,8%)
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Bron: primaire concessiegegevens van KNV (2005-2011); bewerking en berekening SEO (2012)

Box Maatstaf voor concentratie

De mate waarin concurrentie effectief is, wordt onder meer bepaald door de concentratie van het aanbod. Gangbare maatstaven voor concentratie zijn c-ratio's en de Herfindahl-Hirschman Index (HHI). De c3-ratio bijvoorbeeld is het gezamenlijke marktaandeel van de drie grootste spelers in de markt. De HHI is gelijk aan de som van de gekwadrateerde marktaandelen van alle aanbieders op de markt. De HHI kan variëren van 0 tot 10.000. Het voordeel van de HHI ten opzichte van bijvoorbeeld een c3-ratio is dat de HHI rekening houdt met de onderlinge verhoudingen tussen aanbieders. Een c3-ratio van 90 procent is bijvoorbeeld mogelijk bij een markt waarin de drie grootste spelers allen een marktaandeel hebben van 30 procent, maar ook bij een markt met één dominante speler met een marktaandeel van 60 procent en twee volgers die gezamenlijk 30 procentmarktaandeel bezitten. Dominantie is in het tweede geval sterker dan in het eerste geval. Een praktisch nadeel van de HHI is dat deze vaak lastig vast te stellen is omdat de marktaandelen van *alle* spelers in de markt bekend moeten zijn.

Tabel 2 De HHI is een maatstaf voor de concentratie in een markt

HHI	Marktvorm	Beschrijving
0	Volledig vrij mededinging	Wanneer elk bedrijf in de markt een marktaandeel heeft van bijna 0 procent.
0 tot 1.800/2.000	Concurrerende markt	De markt is concurrerend. In de Verenigde Staten hanteren ze hiervoor 1.800 als grenswaarde en binnen de Europese Unie 2.000
1.800/2.000 tot 8.000	Geconcentreerde markt	De markt is geconcentreerd.
8.000 tot 10.000	Gedomineerde markt	De markt wordt gedomineerd door een grote speler
10.000	Monopolistische markt	Een monopolist bedient 100 procent van de markt

In de nationale markt voor OV-concessies neemt de concentratie af (zie tabel 3): het gezamenlijke marktaandeel van de drie grootste aanbieders daalt van 74% in 2004 naar 63% in 2011; de Herfindahl-Hirschman Index (HHI) daalt van 3070 in 2005 naar 1759 in 2011. De markt is daarmee veranderd van een geconcentreerde markt met concentratiegraden die uitstijgen boven de grenswaarden die de Amerikaanse en Europese mededingingsautoriteiten in hun fusiecontrole hanteren, tot een markt die als concurrerend kwalificeert.

De afname in concentratie is goeddeels veroorzaakt door de sterke afname van het marktaandeel van Connexxion en de sterke toename van het marktaandeel van kleine OV-bedrijven als Veolia en Syntus. Eind 2011 zijn Connexxion en Veolia gefuseerd en met die fusie heeft Connexxion het verlies aan marktaandeel vrijwel goedge maakt. Na de fusie verwordt de nationale markt voor OV-concessies weer van een concurrerende markt tot een geconcentreerde markt (zie tabel 3).

Tabel 3 Concentratie op de nationale markt voor OV concessies

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
C3 (* na fusie Connexion-Veolia)	74,2%	73,5%	72,2%	70,7%	68,3%	65,1%	62,7%	63,1% (*73,8%)
HHI (*na fusie Connexion-Veolia)	3070	3166	2716	2229	2117	1948	1780	1759 (*2653)

Bron: primaire concessiegegevens van KNV (2005-2011); bewerking en berekening SEO (2012)

Omdat niet alle concessies van alle OV-bedrijven betwistbaar zijn, onderschatten bovenstaande marktaandelen en concentratiegraden de daadwerkelijke economische posities van OV-bedrijven op het deel van de markt waar concurrentie plaatsvindt. De bovenstaande cijfers geven wel een indruk van de economische posities van de OV-bedrijven, wanneer alle OV-concessies zouden worden aanbesteed.

Op het deel van de markt waar concurrentie plaatsvindt (betwistbare concessies) zijn de marktaandelen als weergegeven in onderstaande tabel. Deze zijn logischerwijs hoger dan op de totale concessiemarkt.

Tabel 4 Marktaandelen nationale markt voor betwistbare concessies

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Arriva	20,8%	18,5%	21,4%	20,0%	19,2%	16,4%	16,9%	19,3%
Connexion (Veolia)	66,7%	66,7%	60,7%	46,0%	44,2%	41,8%	37,3%	36,8% (52,6%)
Novio	4,2%	3,7%	3,6%	2,0%	1,9%	1,8%	1,7%	1,8%
Ns	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%	7,7%	9,1%	8,5%	8,8%
Qbuzz	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,6%	5,1%	5,3%
Syntus	4,2%	3,7%	3,6%	12,0%	11,5%	10,9%	13,6%	12,3%
(Veolia)	4,2%	7,4%	10,7%	16,0%	15,4%	16,4%	16,9%	(15,8%)
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Bron: primaire concessiegegevens van KNV (2005-2011); bewerking en berekening SEO (2012)

De concentratie op de markt voor betwistbare concessies is ook wezenlijk hoger: de drie grootste OV-bedrijven exploiteren in 2011 bijna driekwart van de betwistbare OV-concessies en viervijfde na de fusie tussen Connexion en Veolia. De HHI wijst op een markt die weliswaar concurrerder wordt, maar nog altijd als geconcentreerde markt kwalificeert. De HHI stijgt ook in 2011 (ook voor de fusie tussen Connexion en Veolia) nog uit boven de grenswaarden die de Amerikaanse en Europese mededingingsautoriteiten in fusiecontrole hanteren.

Tabel 5 Concentratie op de nationale markt voor betwistbare concessies

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
C3 (* na fusie Connexion-Veolia)	91,7%	92,6%	92,9%	82,0%	78,8%	74,5%	71,2%	71,9% (*84,2%)
HHI (*na fusie Connexion-Veolia)	4931	4870	4286	2936	2759	2502	2249	2238 (*3401)

Bron: primaire concessiegegevens van KNV (2005-2011); bewerking en berekening SEO (2012)

Het algemene beeld is dat er sprake is van een afname van de concentratie in de markt voor OV-concessies. Op de markt voor betwistbare OV-concessies is het marktaandeel van de grootste aanbieder bijna gehalveerd tussen 2004 en 2011 en is de HHI meer dan gehalveerd. Met de fusie tussen Connexxion en Veolia in 2011 echter is de afgenomen concentratie voor een belangrijk deel teniet gedaan. Ondanks de afgenomen concentratie kwalificeert de markt voor betwistbare OV-concessies als een geconcentreerde markt. Zo beschouwd is de goedkeuring door de NMa van de fusie tussen Connexxion en Veolia opmerkelijk.

Iedere aanbestedingsprocedure is op zichzelf als een afzonderlijke markt te kwalificeren waarop OV-bedrijven concurreren om het exclusief recht (concessie) op exploitatie van het openbaar vervoer in een bepaalde regio en voor een bepaalde duur. In het fusiebesluit van de NMa geven OV-bedrijven aan tijdens aanbestedingsprocedures concurrentieanalyses uit te voeren waarmee getracht wordt de concurrentie bij die aanbesteding in te schatten. Bijvoorbeeld wordt onderzocht of potentiële concurrenten recentelijk (grote) concessies hebben gewonnen en mogelijk tegen capaciteitsbeperkingen aanlopen; of concurrenten juist capaciteitoverschot hebben; soms wordt zelfs een concrete inschatting gemaakt van het mogelijke bod van een bepaalde concurrent⁹. Informatie over de concurrentie in een aanbestedingsprocedure kan van grote waarde zijn voor OV-bedrijven. Wanneer een OV-bedrijf weet dat geen concurrenten meedingen in een aanbestedingsprocedure, is er, mits de bieding van het bedrijf voldoet aan de vereisten en concessievoorwaarden is voldaan, sprake van een monopolistische markt.

Tabel 6 laat zien dat het vaak voorkomt dat er in een gunningprocedure sprake is van maar één bidder: in de periode 2002-2012 is bij 40% van alle gegunde concessies sprake van een procedure waarbij één OV-bedrijf heeft geboden. Dat betreft zowel de concessies die in aanbestedingsprocedures zijn gegund waaraan één OV-bedrijf mee deed, als onderhandse gunningen en onderhandse verlengingen. Wanneer OV-bedrijven over informatie beschikken over de concurrentie in aanbestedingsprocedures, bestaat een reëel risico dat er in de markt voor OV-concessies sprake is van een monopolie.

Tabel 6 Concurrentie per gunningsprocedure, 2002-2012

# bidders	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1 ¹⁰	36%	14%	29%	33%	60%	10%	64%	60%	43%	33%	45%
2	18%	0%	7%	17%	7%	30%	21%	0%	14%	22%	18%
3	27%	29%	36%	33%	27%	40%	14%	13%	14%	33%	18%
4	18%	57%	29%	17%	7%	20%	0%	27%	29%	11%	18%
gemiddeld # bidders per aanbesteding	2,75	1,75	3,50	3,00	3,75	2,50	3,50	3,75	1,75	2,25	2,75

Bron: primaire concessiegegevens van KNV (2005-2011); bewerking en berekening SEO (2012)

Samengevat is de conclusie dat de markt voor OV-concessies kwalificeert als een geconcentreerde markt. Sinds de introductie van concurrentie in het OV, is de concentratie wel sterk afgeno-

⁹ Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit als bedoeld in artikel 41 van de Mededingingwet, nummer 6957/202_A, betreffende zaal 6957/Veolia – CDC-Transdev.

¹⁰ Inclusief onderhandse gunningen en onderhandse verlengingen.

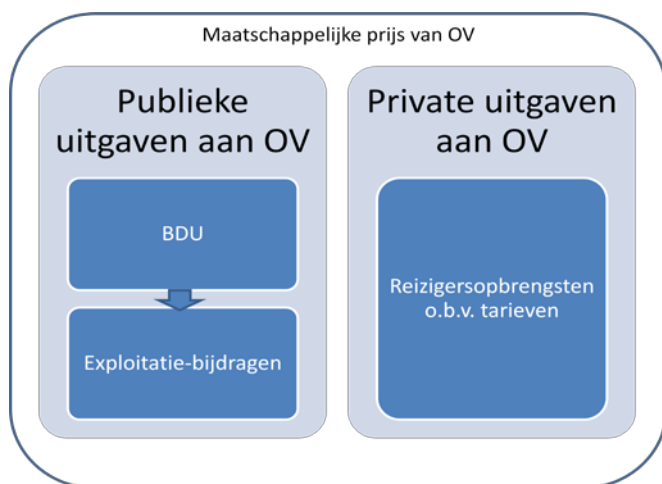
men. Deze ontwikkeling is echter voor een belangrijk deel teniet gedaan door de recente fusie tussen Connexion en Veolia. OV-bedrijven doen bij aanbestedingsprocedures onderzoek naar de potentiële concurrentie. Wanneer dat daadwerkelijk informatie oplevert over het aantal concurrenten in aanbestedingsprocedures, is er een reëel risico dat concessies worden gegund aan OV-bedrijven die zich als monopolist kunnen gedragen.

3 Prestaties op de markt voor OV

3.1 De prijs van OV

De maatschappelijke ‘prijs’ van OV bestaat uit prijs die OV-reizigers betalen voor het gebruik van het OV en de subsidie die de overheid aan OV-bedrijven verstrekt. De reizigersopbrengsten die voortkomen uit de exploitatie van een concessie zijn in de regel onvoldoende om de kosten die het OV-bedrijf daarvoor maakt, en een redelijk rendement, te dekken. De overheid verstrekt daarom een subsidie, een exploitatiebijdrage, opdat de kosten gedekt kunnen worden en OV-bedrijven in staat worden gesteld een redelijk rendement te realiseren. De publieke uitgaven aan OV (Brede Doel Uitkering (BDU), exploitatiebijdragen) en de private uitgaven aan OV (reizigersopbrengsten) vormen samen de maatschappelijke prijs van het OV.

Figuur 2 De maatschappelijke prijs van OV



Bron SEO (2012)

Brede Doel Uitkering

De basis voor de subsidie die OV-autoriteiten verstrekken aan OV-bedrijven wordt gevormd door de Brede Doel Uitkering (BDU) van het Rijk. De BDU wordt door het ministerie van I&M jaarlijks uitgekeerd aan de OV-autoriteiten als bijdrage voor de uitvoering van het regionale en lokale mobiliteitsbeleid. OV-autoriteiten zijn provincies en stadsregio's. Gemeenten ontvangen geen BDU, maar kunnen bij de provincie of stadsregio verzoeken om een bijdrage uit de BDU voor die regio. De BDU is niet strikt geoormerkt voor OV, en kan ook besteed worden aan andere onderdelen van het mobiliteitsbeleid. De verdeling van de BDU over verschillende doelen van mobiliteitsbeleid is een bevoegdheid van de provincies en stadsregio's; de hoogte van de BDU wordt bepaald door het Rijk. De exploitatiebijdragen die OV-autoriteiten vervolgens verstrekken aan OV-bedrijven wordt betaald uit de BDU, soms aangevuld met eigen provinciale middelen, zoals het provinciefonds en opcenten.

De BDU is in de periode waarin een wezenlijk deel van het OV in Nederland is aanbesteed, meer dan verdubbeld: van circa € 1,08 miljard in 2004 tot circa € 2,24 miljard in 2010. Sinds 2010 is door de korting op de BDU die het kabinet Balkende oplegde sprake van een lichte daling van de BDU tot € 2,08 miljard in 2012 (zie tabel 7). De kosten voor het Rijk van het regionale openbaar vervoer zijn in deze periode bijna verdubbeld, ook wanneer BDU wordt uitgedrukt in euro's per inwoner.

Tabel 7 Ontwikkeling van de Brede Doel Uitkering, 2004-2012, x € 1 mrd.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Brede Doel Uitkering (x € 1 mrd)	1,08	1,47	1,50	1,90	1,85	1,87	2,24	2,03	2,08
Brede Doel Uitkering per inwoner (€)	66	90	92	116	113	113	135	121	124

Bron: Begrotingen van het Ministerie van I&M 2004-2012

Van de totale BDU-uitkering gaat circa 60% naar de stadsregio's (Tweede Kamer, 2011); terwijl in de stadsregio's circa 45% van alle ritkilometers in Nederland worden aangeboden (KpVV, 2011). De reden voor de relatief hoge BDU-uitkering aan de stadsregio's kan gelegen zijn in de relatief hoge kosten van infrastructuur en materieel van tram- en metrovervoer dat in een aantal stadsregio's wordt aangeboden.

Exploitatiebijdragen

Simultaan aan de stijging van de BDU, zijn de provinciale uitgaven (exploitatiebijdragen) aan OV meer dan verdubbeld in de periode 2005-2012; in 2012 is sprake van een daling ten opzichte van 2011. Dit ligt voor de hand, omdat de exploitatiebijdragen van provincies aan OV-bedrijven worden betaald uit de BDU, eventueel aangevuld met eigen middelen. De exploitatiebijdragen aan OV-bedrijven uitgedrukt in euro's per inwoner zijn in de periode 2005-2012 bijna verdubbeld (zie tabel 8).

Tabel 8 Provinciale uitgaven aan OV, 2005-2012

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Uitgaven provincies aan OV (x € 1 miljoen)	438	469	544	627	788	812	907	814
Uitgaven provincies aan OV per inwoner (€)	27	29	33	38	48	49	54	49

Bron: CBS Statline (2012), Ministerie van I&M (2004-2012), berekeningen SEO (2012)

Over de omvang van de door de stadsregio's verstrekte exploitatiebijdragen is geen informatie beschikbaar in het publieke domein. Wanneer het aandeel van de stadsregio's in de BDU niet wezenlijk is veranderd in de tijd, en er geen grote veranderingen zijn in de verdeling van de BDU tussen OV en andere mobiliteitsdoelen, dan zijn laat de ontwikkeling van de stadsregionale exploitatiebijdragen aan OV-bedrijven een zelfde beeld zien als de provinciale exploitatiebijdragen.

Reizigersopbrengsten

Het private deel van de maatschappelijke prijs van het OV zijn de reizigersopbrengsten die de OV-bedrijven genereren uit kaartverkoop. Deze reizigersopbrengsten zijn in de periode 2004-2010 gestegen met 47%.

Tabel 9 Provinciale uitgaven aan OV, 2005-2010¹¹

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Reizigersopbrengsten (x 1 mln)	552	549	562	554	554	740	811

Bron: WROOV "Ontwikkeling verkoopopbrengsten openbaar vervoer totaal" (2011).

De maatschappelijke prijs van OV

De maatschappelijke prijs van het OV in Nederland bestaat uit de marktopbrengsten en het totale deel van de BDU dat aan OV wordt besteed. Omdat van de stadsregio's niet bekend is welke deel van de BDU aan OV (exploitatiebijdragen) wordt besteed, is daarvan een schatting gemaakt. Die schatting is gebaseerd op de aanname dat de stadsregio's een even groot deel van de aan hen uitgekeerde BDU uitgeven aan OV als de provincies. De provincies hebben in de onderzochte periode gemiddeld 84 procent van de BDU hebben besteed aan OV. De schatting voor de stadsregio's gaat er dus van uit dat over de gehele periode 84 procent van de BDU aan de stadsregio's is uitgekeerd aan OV.

Tabel 10 De maatschappelijke prijs van OV, 2004-2010

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Reizigersopbrengsten (x € 1 mln)	552	549	562	554	554	740	811
Uitgaven stadsregio's aan OV (exploitatiebijdrage), schatting (x € 1 mln)	544	739	758	958	932	943	1127
Uitgaven provincies aan OV (exploitatiebijdrage) (x € 1 mln)	402*	438	469	544	627	788	812
Maatschappelijke prijs OV (x € 1 mln)	1498	1726	1789	2056	2113	2471	2750
Reizigerskilometers (x 1 mln)	6107	6185	6378	6428	6329	6501	6584
Maatschappelijke prijs OV per reizigerskilometer (€)	0,25	0,28	0,28	0,32	0,33	0,38	0,42
Publieke deel in de maatschappelijke prijs	63%	68%	69%	73%	74%	70%	71%

Bron: SEO (2012); * extrapolatie o.b.v. navolgende jaren

De totale maatschappelijke prijs van OV is in de periode 2004-2010 bijna verdubbeld. De publieke prijs (exploitatiebijdragen) is sterker gestegen dan de private prijs (reizigersopbrengsten), waardoor het publieke aandeel in de maatschappelijke prijs van OV indertijd is gestegen en het private aandeel gedaald.

Ook de maatschappelijke prijs uitgedrukt in euro's per reizigerskilometer is fors gestegen, zij het minder hard, omdat de groei van het aantal reizigerskilometers is achtergebleven bij de groei van de maatschappelijke prijs.

¹¹ WROOV heeft voor 2011 alleen de eerste twee kwartalen gepubliceerd.

3.2 De hoeveelheid OV

Het aanbod van regionaal OV is toegenomen in de periode 2004-2009: Het aantal ritkilometers is in 2009 met 17% gestegen ten opzichte van 2004. Het aanbod in termen van aantal bediende haltes en aantal lijnen is nagenoeg gelijk gebleven. Het aanbod bij aanbestede concessies is aanzienlijk harder gegroeid dan bij niet-aanbestede concessies: 19% tegen 7%.

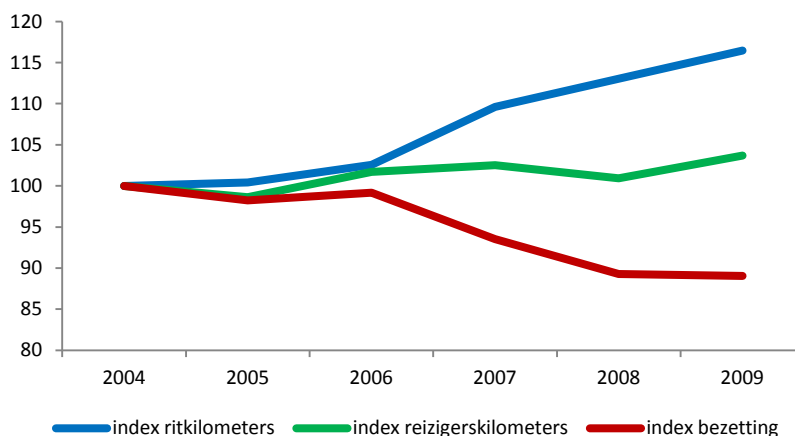
Tabel Vraag, aanbod en bezetting van het OV, 2004-2009

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Aantal ritkilometers, (x 1 mln)	468	470	480	513	529	545
<i>Waarvan niet-aanbestede concessies</i>	127	122	122	127	133	137
<i>Waarvan niet-aanbestede concessies</i>	341	348	358	386	396	408
reizigerskilometers, (x 1 mln)	6.270	6.185	6.378	6.428	6.329	6.501
Aantal bediende haltes	50.554	50.644	49.777	49.551	49.793	50.386
Aantal lijnen	1.617	1.640	1.651	1.629	1.656	1.695
Bezetting van het OV ¹²	13	13	13	13	12	12

Bron: KPVV (2011); bewerking en berekening SEO (2012)

Ook de vraag naar/gebruik van OV is toegenomen, zij het minder fors dan het aanbod: 3,7% tussen 2004 en 2009. Deze divergentie tussen aanbod van en vraag naar OV heeft geresulteerd in een lagere bezetting van het OV, en is goed zichtbaar in figuur 4.

Figuur 5 Vraag (reizigerskilometers), aanbod (ritkilometers) en bezetting van het OV, 2004-2009 (2004=100)



Bron: KPVV (2011); bewerking SEO (2012)

¹² De bezetting in termen van $\frac{\text{reizigerskilometers}}{\text{ritkilometers}}$

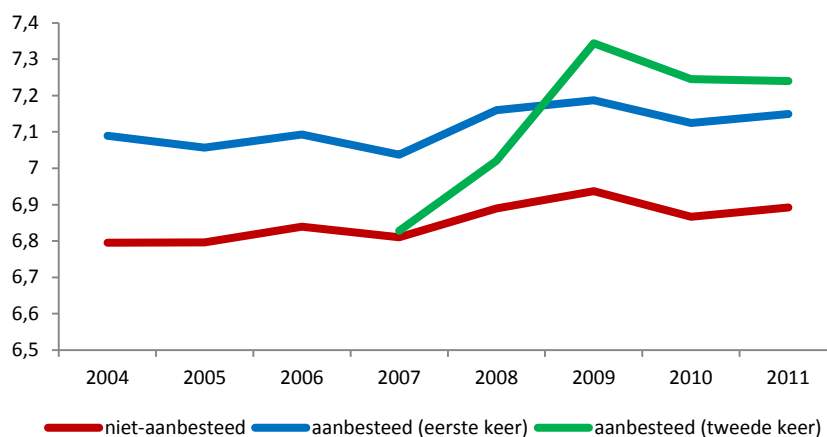
3.3 De kwaliteit van het OV

Het KpVV ondervraagt jaarlijks reizigers naar hun waardering voor het OV. Reizigers wordt hierbij gevraagd¹³ een rapportcijfer te geven (tussen 1 en 10) voor verschillende aspecten van de vervoerder, te weten: geluid, zitplaats, klantvriendelijkheid, netheid, rijstijl, in- en uitstappen, stiptheid, informatie bij de halte, snelheid, informatie bij vertraging, frequentie, aankoop kaartje, prijs, algemene veiligheid, veiligheid tijdens de rit, en veiligheid bij de halte. Deze reizigerswaardering kan worden gebruikt als indicator voor de kwaliteit van het OV in Nederland. Het geeft de door reizigers gepercipieerde kwaliteit van het OV weer.

De algehele kwaliteit van het OV (het gemiddelde van alle voornoemde attributen) is licht toegenomen in de periode 2004-2011: de gemiddelde reizigerswaardering is gestegen van een 6,9 in 2004 tot 7,2 in 2011.

In figuur 3 is de door reizigers gepercipieerde kwaliteit van het OV onderscheiden naar OV dat wordt aangeboden op basis van niet-aanbestede concessies, OV dat wordt aangeboden op basis van concessies die voor de eerste keer zijn aanbesteed en OV dat wordt aangeboden op basis van concessies dat voor de tweede keer is aanbesteed. Hoewel de onderlinge verschillen getalsmatig klein zijn, laat de figuur zien dat het OV hoger wordt gewaardeerd door reizigers, wanneer de betreffende concessie is aanbesteed.

Figuur 3 Gepercipieerde kwaliteit van het OV van niet-aanbestede en aanbestede concessies, 2004-2011



Bron: KpVV (2012)

Dat aanbesteden van OV daadwerkelijk een positief effect heeft op de kwaliteit van het OV, blijkt uit eerder onderzoek¹⁴ ¹⁵. Het onderzoek toont aan dat de kwaliteit van aanbesteed OV statistisch significant hoger is in zowel stedelijke en niet-stedelijke gebieden dan niet-aanbesteed

¹³ In 2010 bedroeg het aantal bruikbare enquêtes bijna 90 duizend.

¹⁴ Van der Voort *et al.* (2013).

¹⁵ Het kwaliteitsverschil tussen aanbestede en niet-aanbestede concessies kan ook een andere verklaring hebben. Zo kan het zijn dat de kwaliteit in stedelijke gebieden lager wordt gewaardeerd omdat daar vaker een gebrek aan zitplaats is, filevorming, vertraging of gevoel van onveiligheid. Omdat een groot deel van het OV in stedelijke gebieden niet is aanbesteed, kan het kwaliteitsverschil ten onrechte aan het aanbesteden worden toegeschreven. Het voornoemde onderzoek corrigeert daar echter voor, en toont aan dat aanbesteden daadwerkelijk een positief effect heeft op de kwaliteit van het OV.

OV. Daarnaast blijkt dat de kwaliteit verder verhoogd wordt, wanneer concessies voor de tweede keer worden aanbesteed. De verklaring hiervan kan zijn dat de een aanbestedingsprocedure voor de tweede keer beter wordt ingericht vanwege opgedane ervaring en kennis over de betreffende concessie. Ook wordt door vervoerders regelmatig aangegeven dat de eerste aanbesteding van een concessie vaak concurrentie op prijs behelst, terwijl er bij de tweede aanbesteding meer ruimte wordt geboden in de aanbestedingsprocedure om ook te concurreren op kwaliteit.

Literatuur

Appelman *et al.* (2004), *Evaluatie Aanbesteding OV-concessies*, Utrecht

Buiren, K.H.S., M. Gerritsen, L. Leussink en J. van der Voort (2012), Het effect van aanbesteden op de kwaliteit van het openbaar vervoer, *TPEDigitaal 2012 jaargang 6(1)*, pp. 6374

CBS Statline (2012)

IPO (2010), “Interprovinciale benchmark OV”, eindrapport

IPO (2012) “Decentralisatie, marktwerking en aanbestedingen in het openbaar vervoer” beschikbaar via <http://www.ipo.nl/sites/default/files/223.pdf>

Kamervragen Tweede Kamer der Staten-Generaal, Vaststelling begrotingsstaten 2008, kamerstuk 31 200 XII beschikbaar via <https://zoek.officiëlebevestigingen.nl/kst-31200-XII-10.html>

KPVV (2005), “Samen Werken met de Brede Doeluitkering (BDU)” beschikbaar via <http://www.kpVV.nl/KpVV/KpVV-Overige-Content/KpVV-Overige-Content-Media/Bijlagen-publicaties/samenwerken-met-de-bdu-Kennisrapportpdf.pdf>

KPVV (2011), “Ontwikkelingen openbaar vervoer 2000-2009”, beschikbaar via <http://www.kpVV.nl>

KPVV (2012), Overzicht concessies openbaar vervoer, beschikbaar via <http://www.kpVV.nl>

Panteia in opdracht van Ministerie Infrastructuur en Milieu “Kerncijfers Openbaar Vervoer” (2013) beschikbaar via <http://www.wroov.nl/index.cfm?page=174>

Provincie Zeeland “Kerngetallen Openbaar Vervoer 2010” (2010).

Raad voor Verkeer en Waterstaat, “Ondernemend regionaal openbaar vervoer voor meer reizigers” (2009) beschikbaar via <http://www.rli.nl/sites/default/files/Ondernemend%20openbaar%20vervoer%203-2009%20advies.pdf>.

Tweede Kamer der Staten-Generaal (1998-1999). “Nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer en besloten busvervoer (Wet personenvervoer 2000)”.

Twijnstra en Gudde (2005), “Evaluatie Wp2000”, eindrapport functionele en doelmatigheidstoets

VNG “Hoofdstuk 5: Brede Doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer”

WROOV “Ontwikkeling verkoopopbrengsten openbaar vervoer totaal” (2011) beschikbaar via <http://www.wroov.nl/index.cfm?page=129>

Voort, J. van der., K.H.S. van Buijen en M. Gerritsen (2013), “Tendering and the quality of public transport: an empirical analysis for the Netherlands”, *nog te verschijnen*

Zwart, G. “Ontwikkeling reizigerskilometers t/m 11K5” onderzoek in opdracht van WROOV” (december 2012) beschikbaar via <http://www.wroov.nl/index.cfm?page=90>

Bijlage A Kerncijfers

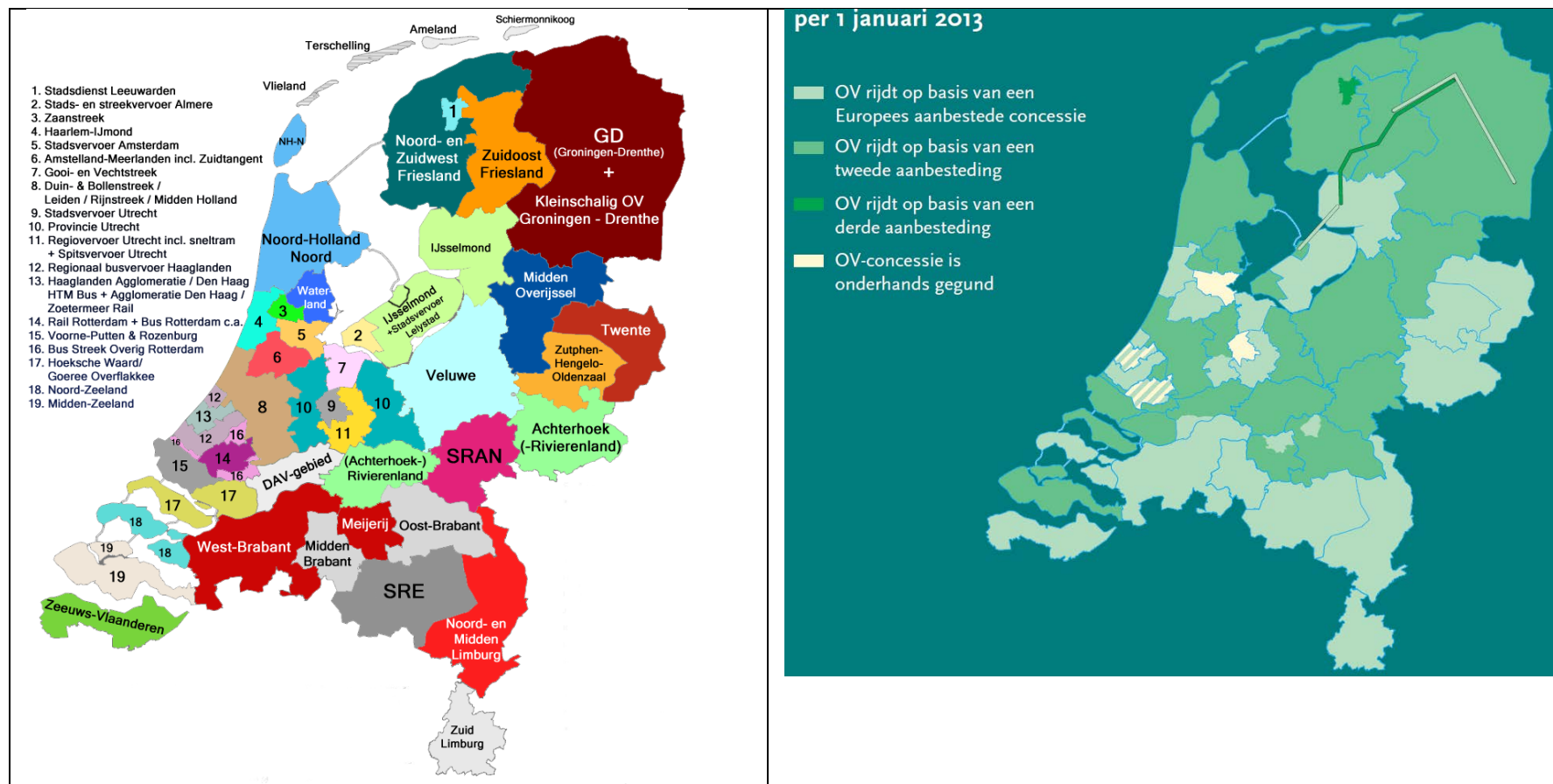
	Totaal Nederlandse Provincies (ex stadsre- gio's)	Groningen	Friesland	Drenthe	Overijssel	Flevoland	Gelderland	Utrecht	Noord- Holland	Zuid- Holland	Zeeland	Noord- Brabant	Limburg
2005 bestedingen aan OV (x € 1 miljoen)	438,1	40,9	31,6	20,5	17,6	21,5	63,9	19,5	51,6	64,1	22,5	45,1	39,3
2006 bestedingen aan OV (x € 1 miljoen)	468,9	40	33,6	19,5	24,1	25,2	56,9	28,7	55,4	68	25,2	50,9	41,4
2007 bestedingen aan OV (x € 1 miljoen)	544,9	40,6	36,5	18,6	29,4	24,2	67,6	32,9	54,6	66,5	24	96,1	54
2008 bestedingen aan OV (x € 1 miljoen)	627,9	47,3	41,2	18,9	39,5	27,9	86,7	36,9	59,7	81,1	25,9	102,3	60,5
2009 bestedingen aan OV (x € 1 miljoen)	788,4	48,1	41,8	25,4	30,2	28,2	107,2	40,5	61,1	97,7	24,9	165,4	117,9
2005 aangeboden ritkilometers (x 1 miljoen)	265	21	24	14	13	17	27	14	25	41	12	31	26
2006 aangeboden ritkilometers (x 1 miljoen)	268	22	24	16	13	17	25	14	27	42	12	31	25
2007 aangeboden ritkilometers (x 1 miljoen)	292	22	28	15	13	17	26	15	28	47	13	31	37
2008 aangeboden ritkilometers (x 1 miljoen)	293	23	28	15	14	18	26	14	27	48	14	30	36
2009 aangeboden ritkilometers (x 1 miljoen)	309	24	29	15	14	18	27	19	30	49	14	34	36
2005 kwaliteit	6,92	7,05	7,13	7,05		6,94	7,09	6,83	6,97	7,11	7,23	6,81	
2006 kwaliteit	6,97	7,01	7,25	7,01		6,96	7,09	6,98	7,40	7,03	7,12	7,01	
2007 kwaliteit	6,95	6,92	7,24	6,92	7,06	6,93	6,99	7,13	7,10	7,14	6,90	6,89	6,84
2008 kwaliteit	7,07	7,10	7,20	7,10	7,16	6,95	7,10	7,23	7,31	7,22	6,94	7,06	7,14

	Totaal Nederlandse Provincies (ex stadsre- gio's)	Groningen	Friesland	Drenthe	Overijssel	Flevoland	Gelderland	Utrecht	Noord- Holland	Zuid- Holland	Zeeland	Noord- Brabant	Limburg
2009 kwaliteit	7,14	7,18	7,35	7,18	7,11	6,95	7,18	7,27	7,24	7,34	7,15	7,16	7,03
2005 bevolking (x 1 miljoen)	16,31	0,58	0,64	0,48	1,11	0,37	1,97	1,17	2,60	3,46	0,38	2,41	1,14
2006 bevolking (x 1 miljoen)	16,33	0,57	0,64	0,48	1,11	0,37	1,98	1,18	2,61	3,46	0,38	2,42	1,13
2007 bevolking (x 1 miljoen)	16,36	0,57	0,64	0,49	1,12	0,37	1,98	1,19	2,61	3,46	0,38	2,42	1,13
2008 bevolking (x 1 miljoen)	16,41	0,57	0,64	0,49	1,12	0,38	1,98	1,20	2,63	3,46	0,38	2,42	1,12
2009 bevolking (x 1 miljoen)	16,49	0,57	0,64	0,49	1,13	0,38	1,99	1,21	2,65	3,48	0,38	2,43	1,12
2005 bestedingen aan OV per capita (€)	26,87	71,12	49,15	42,41	15,86	58,77	32,40	16,65	19,85	18,53	59,21	18,70	34,57
2006 bestedingen aan OV per capita (€)	28,71	69,68	52,32	40,25	21,64	67,99	28,80	24,32	21,25	19,66	66,28	21,07	36,57
2007 bestedingen aan OV per capita (€)	33,31	70,78	56,84	38,26	26,34	64,63	34,16	27,63	20,89	19,25	63,08	39,73	47,88
2008 bestedingen aan OV per capita (€)	38,27	82,48	64,06	38,72	35,27	73,68	43,70	30,72	22,73	23,43	68,05	42,19	53,84
2009 bestedingen aan OV per capita (€)	47,82	83,78	64,83	51,85	26,83	73,54	53,84	33,45	23,09	28,06	65,36	67,94	105,02
2005 aangeboden ritkilometers per capita	16,25	36,52	37,33	28,96	11,72	46,47	13,69	11,95	9,62	11,86	31,58	12,86	22,87
2006 aangeboden ritkilometers per capita	16,41	38,32	37,37	33,03	11,67	45,86	12,65	11,86	10,36	12,14	31,56	12,83	22,09
2007 aangeboden ritkilometers per capita	17,85	38,35	43,60	30,85	11,64	45,40	13,14	12,60	10,72	13,60	34,17	12,81	32,81
2008 aangeboden ritkilometers per capita	17,86	40,11	43,53	30,73	12,50	47,53	13,11	11,65	10,28	13,87	36,79	12,37	32,04
2009 aangeboden ritkilometers per capita	18,74	41,81	44,97	30,62	12,44	46,94	13,56	15,69	11,34	14,07	36,75	13,97	32,07
2005 bestedingen per ritkilometer (€)	1,65	1,95	1,32	1,46	1,35	1,26	2,37	1,39	2,06	1,56	1,88	1,45	1,51
2006 bestedingen per ritkilometer (€)	1,75	1,82	1,40	1,22	1,85	1,48	2,28	2,05	2,05	1,62	2,10	1,64	1,66

	Totaal Nederlandse Provincies (ex stadsre- gio's)	Groningen	Friesland	Drenthe	Overijssel	Flevoland	Gelderland	Utrecht	Noord- Holland	Zuid- Holland	Zeeland	Noord- Brabant	Limburg
2007 bestedingen per ritkilometer (€)	1,87	1,85	1,30	1,24	2,26	1,42	2,60	2,19	1,95	1,41	1,85	3,10	1,46
2008 bestedingen per ritkilometer (€)	2,14	2,06	1,47	1,26	2,82	1,55	3,33	2,64	2,21	1,69	1,85	3,41	1,68
2009 bestedingen per ritkilometer (€)	2,55	2,00	1,44	1,69	2,16	1,57	3,97	2,13	2,04	1,99	1,78	4,86	3,28
2005 bestedingen per reizigerskilometer (€)	0,16	0,17	0,13	0,17	0,14	0,11	0,24	0,13	0,20	0,15	0,19	0,13	0,17
2006 bestedingen per reizigerskilometer (€)	0,17	0,16	0,14	0,16	0,18	0,13	0,22	0,18	0,20	0,14	0,22	0,14	0,18
2007 bestedingen per reizigerskilometer (€)	0,21	0,17	0,15	0,15	0,22	0,12	0,27	0,20	0,19	0,14	0,19	0,28	2,45
2008 bestedingen per reizigerskilometer (€)	0,23	0,20	0,16	0,16	0,30	0,15	0,35	0,25	0,23	0,17	0,21	0,30	0,26
2009 bestedingen per reizigerskilometer (€)	0,28	0,19	0,16	0,20	0,22	0,15	0,42	0,24	0,22	0,22	0,21	0,49	0,49
2005 bezettingsgraad	10,26	11,52	9,79	8,43	9,69	11,59	9,81	10,64	10,20	10,44	9,92	11,52	8,77
2006 bezettingsgraad	10,44	11,14	10,21	7,75	10,31	11,35	10,32	11,14	10,11	11,17	9,67	11,39	9,28
2007 bezettingsgraad	8,95	11,05	8,68	8,13	10,46	11,65	9,54	10,87	10,04	10,32	9,69	11,13	0,59
2008 bezettingsgraad	9,37	10,35	8,96	7,87	9,50	10,11	9,42	10,50	9,81	9,69	8,93	11,40	6,47
2009 bezettingsgraad	9,09	10,58	8,93	8,33	9,64	10,72	9,37	9,00	9,23	9,08	8,57	9,91	6,64
2005 bestedingen per bezette ritkilometer (€)	3,59	3,55	3,23	2,43	1,82	1,86	6,51	1,83	5,06	6,14	2,27	3,92	4,48
2006 bestedingen per bezette ritkilometer (€)	3,76	3,59	3,29	2,52	2,34	2,22	5,51	2,58	5,48	6,09	2,61	4,47	4,46
2007 bestedingen per bezette ritkilometer (€)	11,58	3,68	4,21	2,29	2,81	2,08	7,09	3,03	5,44	6,44	2,48	8,64	90,82

	Totaal Nederlandse Provincies (ex stadsre- gio's)	Groningen	Friesland	Drenthe	Overijssel	Flevoland	Gelderland	Utrecht	Noord- Holland	Zuid- Holland	Zeeland	Noord- Brabant	Limburg
2008 bestedingen per bezette ritkilometer (€)	5,57	4,57	4,60	2,40	4,16	2,76	9,20	3,51	6,08	8,37	2,90	8,97	9,35
2009 bestedingen per bezette ritkilometer (€)	7,39	4,54	4,68	3,05	3,13	2,63	11,44	4,50	6,62	10,76	2,91	16,69	17,76

Bijlage B Concessiegebieden en concessies in Concessiegebieden





seo economisch onderzoek

Roetersstraat 29 . 1018 WB Amsterdam . T (+31) 20 525 16 30 . F (+31) 20 525 16 86 . www.seo.nl