

Onderzoek raming efficiencywinst gemeentelijke OV-bedrijven

Uitsluitend ter bespreking netwerkbijeenkomst
“Aanbesteding en Ombuigingen OV in de G3”

31 maart 2011



Stadsregio Amsterdam
T.a.v. de heer N. van Paridon
Weesperstraat 111
1018 VN Amsterdam

Amsterdam, 31 maar 2011

Betreft: Onderzoek raming efficiencywinst gemeentelijk OV-bedrijven

Kenmerk: A-2011-0395/MB/lm/kk

Geachte Heer van Paridon,

Hierbij bieden wij u als materiële opdrachtgever namens de vier opdrachtgevers, het rapport aan van het onderzoek naar efficiencywinst bij de drie gemeentelijke OV-bedrijven.

Het antwoord op uw eerste vraag, “Hebben de Stadregio’s de marktconforme bedragen goed vastgesteld?” kunnen we uiterst positief beantwoorden. De Stadsregio Amsterdam en het Stadsgevest Haaglanden hebben gebruik gemaakt van vele onderzoeken om de normbedragen vast te stellen. Deze normbedragen zijn naar ons oordeel best uitdagend in termen van besparingen. Het resultaat van dit proces is geaccepteerd door de vervoerders. Tevens heeft Stadsregio Amsterdam haar proces afgesloten met positieve reviews op zowel de normbedragen als het proces. Overigens zijn er door de Stadsregio Amsterdam ook hogere eisen aan de te leveren prestaties gesteld zonder dat hiervoor additioneel betaald wordt. Stadsregio Rotterdam heeft een ander proces gevolgd maar naar onze beleving heeft dit geleid tot een materieel zelfde uitkomst. Naar onze inschatting zullen materiële besparingen gerealiseerd kunnen worden als gevolg van deze processen.

Het antwoord op uw tweede vraag, “Is meer efficiencywinst te behalen en om welke orde van grootte gaat het?” hebben we beantwoord onder een aantal aannames en veronderstellingen. We zijn daarbij gestart vanaf het door de drie Stadsregio’s reeds opgelegde normatieve niveau aan de vervoerders.

Martin Blokland

Partner

E mail: martin.blokland@nl.pwc.com

Telephone: +31 (0) 88 792 7586

Mobile: +31 (0) 6 2292 4201

Fax: +31 (0) 88 792 9760

Uw vraag aan ons is of er mogelijk(er)wijs bovenop deze normatieve bedragen verdere verbeteringen te identificeren zijn indien er wijzigingen plaatsvinden in de bedrijfsvoering en schaalgrootte. Het betreft hier ‘mathematische’ inschattingen die niet getoetst zijn op haalbaarheid en tempo. Het is zelfs voorstelbaar dat een deel van deze mogelijkheden reeds benut is door de betreffende vervoerders. De Stadsregio’s leggen normen op aan de gemeentelijke vervoersbedrijven. Hierbij laten de Stadregio’s over aan de vervoersbedrijven hoe zij deze normen halen, oftewel waar zij de efficiëntiewinsten daadwerkelijk behalen. Daarmee is het voor ons als onderzoekers niet mogelijk om exact weer te geven wat het besparingspotentieel is en welke besparingen reeds zijn gemaakt dan wel ingeboekt. Oftewel, we kunnen niet uitsluiten dat er dubbeltellingen in de door ons gepresenteerde getallen worden weergegeven. In de meest ongunstige situatie zijn deze efficiëntiemogelijkheden reeds helemaal ingeboekt door de Stadsregio’s/vervoerders. In het meest gunstige situatie hebben vervoerbedrijven andere efficiëntiemogelijkheden weten te behalen en betreft het hier wel additionele besparingen. Aangezien we dit niet kunnen kwantificeren hebben we in de hierna volgende sheets in termen “van”, “tot” bedragen vermeld.

De efficiëntiewinst door aanpassingen in de bedrijfsvoering schatten we op termijn in op een bedrag tussen de €3 en €20 mln. en de efficiëntiewinst door schaalgrootte schatten we op termijn in op een bedrag tussen de €5 en €20 mln. voor de drie Stadsregio’s in totaal, waarbij overigens de efficiency op indirect personeel reeds onderwerp van de normstelling door de Stadsregio’s is geweest.

Bij deze antwoorden dienen we enkele kanttekeningen te maken. Wij hebben ons in dit rapport gebaseerd op de data die beschikbaar zijn gesteld door de stadsregio’s en op openbare gegevens van de betrokken vervoerbedrijven alsmede op ervaringscijfers van PwC. Deze data zijn niet door het ‘object van studie’ (te weten de betrokken vervoerbedrijven) gevalideerd, noch met hen besproken. Een dergelijke validatie en dialoog met de betrokken vervoerbedrijven is absoluut noodzakelijk voor een goed begrip (en vergelijkbaarheid) van de data; een verschillende definiëring van parameters leidt tot verschillende uitkomsten waardoor de vergelijkbaarheid een ingewikkelde is. De analyses die wij uitgevoerd hebben op deze data, missen deze validatieslag en zijn daarmee louter richtinggevend voor de discussie en verdienen nader onderzoek: immers de juistheid van de basisgegevens is niet gevalideerd en de haalbaarheid van het verbeterpotentieel is niet onderzocht



mede omdat de toepasbaarheid van de aannames niet kon worden onderzocht bij de vervoerbedrijven. Het verbeterpotentieel is immers in sterke mate afhankelijk van de reeds gerealiseerde efficiency per onderdeel. Er is in ons onderzoek derhalve sprake van een richtinggevende analyse op 30.000 voet, onze conclusies moeten ook met deze kwalificatie beschouwd worden.

Tevens hebben we geen accountantscontrole uitgevoerd op de aangeleverde data, noch hebben we zelfstandig onderzoek uitgevoerd naar de aannames en haalbaarheid hiervan bij de vervoerbedrijven.

In verband met de vertrouwelijkheid van de gebruikte gegevens is de onderbouwing van het besparingspotentieel geen integraal onderdeel van deze rapportage.

Dit rapport vormt een integraal geheel en kan niet in afzonderlijke delen worden gepubliceerd. De resultaten van de analyse, zoals uitgevoerd door PwC, kunnen slechts bij gebruik van het integrale rapport tot een juiste oordeelsvorming leiden.

Mocht u behoefte hebben aan verdere informatie of toelichting dan kunt u te allen tijde contact met ons opnemen.

Hoogachtend
PwC Advisory N.V.

A handwritten signature in black ink that reads 'M Blokland' with a horizontal line underneath the name.

Martin Blokland