

Bijlagen

A. Afkortingen en definities

BDU	Brede DoelUitkering: de uitkering die provincies en stadsregio's ontvangen voor investeringen in infrastructuur en voor bijdragen aan de exploitatie van openbaar vervoer en de bevordering van de sociale veiligheid.
BRU	Bestuur Regio Utrecht
DRU's	Dienstregelinguren: bestaande uit de som van de rijtijden van alle dienstregelingritten in een bepaalde periode, halteringstijden tot 2 of 3 minuten worden in de meeste gevallen ook in de DRU's meegerekend.
Exploitatiekosten	Exploitatiekosten exclusief de kosten van beheer infrastructuur en sociale veiligheid.
Kostendeckingsgraad	De verhouding tussen de opbrengsten en de exploitatiekosten, exclusief de kosten van beheer infrastructuur en sociale veiligheid.
NVB	NVB: Nationale Vervoerbewijzen (strippenkaart en abonnementen)
Reizigerskm	Een door een reiziger afgelegde kilometer.
SGH	Stadsgewest Haaglanden
Snelheid	Rijsnelheid heeft betrekking op het rijden, inclusief halteren en exclusief standplaatstijd op het eindpunt. Bij de omloopsnelheid is de standplaatstijd op het eindpunt inbegrepen.
SOV	Studenten OV-kaart
SRA	Stadsregio Amsterdam
SRR	Stadsregio Rotterdam

URS	Uniform Rekenschema, in het verleden gehanteerd als uniforme standaard voor de presentatie van bedrijfsresultaten in het openbaar vervoer.
WROOV	Werkgroep ReizigersOpbrengsten OV: verdelingssystematiek op basis van verdeelsleutels waarmee de opbrengsten van kaarten uit het NVB worden verdeeld over de belanghebbende concessieverleners (en vervoerbedrijven).

B. Kabinetsstandpunt en motie Hofstra

Kabinetsstandpunt 24 maart 2005

Brief V en W 'Kabinetsstandpunt aanbestedingen openbaar vervoer verricht door de gemeentelijke vervoerbedrijven van de G4', 24 maart 2005, DGP/MDV/u.05.0078:

Paragraaf 3 Overwegingen voor de algemene lijn, blz. 6 en 7, m.b.t. uitstel aanbesteding railvervoer:

Voor het uitstel tot 2017 geldt de voorwaarde dat de concessieverlenende overheid (de WGR+-regio) aantoont dat voor de railconcessie(s) van het GVB afdoende stappen zijn gezet richting marktconformiteit en een efficiënte en doelmatige besteding van overheidsmiddelen is gerealiseerd. Hiertoe zal een evaluatiemoment worden ingebouwd in 2009, waarbij een benchmark-instrument een centrale rol speelt (zie onderstaand). Indien onvoldoende stappen gezet zijn richting marktconformiteit heeft het kabinet het voornemen de datum voor de aanbestedingsverplichting op 1 januari 2012 te stellen.

Marktconformiteit vereist

Voor de eigenaren van de gemeentelijke vervoerbedrijven is het van het grootste belang dat deze bedrijven, naast bestaande streekvervoerders of nieuwe toetreders, eveneens een serieuze kans maken op het winnen van een aanbesteding. Een marktconforme aanbesteding is dan vereist. Echter, veel van de kostenreducerende maatregelen vergen een gezamenlijke aanpak van eigenaar, concessieverlener en bedrijf. Zeker voor railvervoer hangt de exploitatie nauw samen met het beschikbare materieel en de infrastructuur.

De afgelopen periode zijn de vier concessieverlenende WGR+-regio's en het Rijk gestart met de ontwikkeling van een benchmark, waarin zij hun bijdragen en de kwaliteit van de vier GVB'en met elkaar vergelijken. In deze benchmark wordt getracht de prestaties van een bedrijf en de kosten die dat voor de opdrachtgever met zich meebrengt gestructureerd te vergelijken, om zo zicht te krijgen op mogelijke verbeterpunten. De kracht van het instrument ligt met name in het leren van elkaar. Het uiteindelijke instrument richt zich op het bereiken van marktconformiteit en vergelijkt bijvoorbeeld kostenefficiëntie, klanttevredenheid, punctualiteit, toegankelijkheid en de organisatorische vormgeving van het GVB. De benchmark zal ook extern worden gevalideerd, zodat het door de overheden kan worden gebruikt om marktconformiteit aan te tonen en om de datum te bepalen waarop de aanbestedingsplicht ingaat, te weten 1 januari 2012 of 1 januari 2017. De verdere ontwikkeling en het gebruik van dit instrument zal actief worden gestimuleerd.

Hoofdstuk 4 Beleidsstandpunt, blz. 8:

Het kabinet zal met de vier opdrachtgevende WGR+-regio's de verdere ontwikkeling en het gebruik van een gezamenlijke benchmark ter hand nemen en zonodig bestuurlijk vastleggen. Deze benchmark zal een belangrijke rol spelen in de evaluatie in 2009. Tenslotte is de mogelijkheid en wenselijkheid van managementaanbesteding onderwerp van onderzoek door rijk en decentrale overheden.

Motie Hofstra 30 juni 2005

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2004–2005

24 036

**Marktwerking, deregulering en
wetgevingskwaliteit**

Nr. 316

MOTIE VAN HET LID HOFSTRA C.S.
Voorgesteld 30 juni 2005

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de minister van Verkeer en Waterstaat een gefaseerde aanbestedingsverplichting wil invoeren per 2009 voor het busvervoer en per 2017 voor het railvervoer;

overwegende, dat de regio Amsterdam een alternatief bepleit van een verplichte aanbesteding per 2012 voor bus en rail gelijktijdig;

spreekt uit, dat het Amsterdamse voorstel acceptabel is wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. dat het GVB per 1-1-2007 extern is verzelfstandigd als NV of BV;
2. dat in de periode 2008–2012 de doelmatigheid bij het GVB zich ontwikkelt volgens een door de minister te formuleren kwantitatieve taakstelling;
3. dat het ROA tijdig alle overige besluiten neemt die nodig zijn om te kunnen aanbesteden;
4. dat Den Haag en Rotterdam, wanneer ze ook integraal zouden willen aanbesteden, dezelfde mogelijkheid onder dezelfde voorwaarden mogen benutten.

spreekt uit, dat wanneer aan een of meer van deze voorwaarden niet wordt voldaan, ook voor Amsterdam het busvervoer per 2009 verplicht wordt aanbesteed en het railvervoer per 2017;

verzoekt de regering om bij de uitwerking van deze variant te bewerkstelligen dat per 1-1-2009 10% van het vervoer, integraal in een deelgebied, wordt aanbesteed, dan wel dat 10% van de aandelen van het GVB wordt vervreemd;

KSTW0045
048740024006-216
ISSN 0921 - 7371
Sdu Uitgeverij
In-Granddrukkerij 2005

Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 24 036, nr. 316

1

C. Aanbestedingsplicht stadsvervoer in BP2000

Bij de wijziging per 1-1-2007 is de maximale concessieduur gewijzigd in 8 jaar en is een nieuw artikel 36b toegevoegd met betrekking tot de invoeringsdatum van de aanbestedingsplicht in de vier grote steden en Nijmegen.

Hieronder:

- De tekst van het nieuwe artikel 36 b met betrekking tot de aanbestedingsverplichting van het stadsvervoer
- Een passage uit de nota van toelichting , waarin onder meer wordt verwezen naar de motie Hofstra (zie bijlage B) en de benchmark.

Nieuw artikel 36 b

1. Met ingang van 1 januari 2007 wordt een concessie voor openbaar vervoer, anders dan per trein, slechts verleend nadat daartoe een aanbesteding is gehouden.
2. In afwijking van het eerste lid wordt een concessie voor openbaar vervoer verricht door een vervoerder waarop de gemeente Amsterdam, Den Haag, Rotterdam of Utrecht op basis van feitelijke of juridische omstandigheden beslissende invloed uitoefent of door een vervoerder die in een van deze gemeenten op grond van een concessie openbaar vervoer verricht zonder dat daartoe een aanbesteding is gehouden, slechts verleend nadat daartoe een aanbesteding is gehouden:
 - a. met ingang van 1 januari 2009 voor zover het openbaar vervoer per bus betreft, en
 - b. met ingang van 1 januari 2017 voor zover het openbaar vervoer per metro of tram betreft, of
 - c. met ingang van 1 januari 2012 voor zover het openbaar vervoer per bus alsmede per metro of tram betreft, met dien verstande dat uiterlijk vanaf 1 januari 2007 de werkzaamheden die de vervoerder in het kader van concessies voor openbaar vervoer verricht, overgedragen zijn aan een privaatrechtelijke rechtspersoon.
3. Indien uiterlijk vanaf 1 januari 2007 niet langer sprake is van een beslissende invloed als bedoeld in het tweede lid, is het in het tweede lid, onder a, bedoelde tijdstip 1 januari 2012.
4. Indien uiterlijk vanaf 1 januari 2007 de gemeente Nijmegen niet langer op basis van feitelijke of juridische omstandigheden beslissende invloed uitoefent op een vervoerder die openbaar vervoer verricht in deze gemeente, is het in het eerste lid bedoelde tijdstip 1 januari 2010 voorzover het openbaar vervoer betreft dat in deze gemeente wordt verricht.

Nota van Toelichting (11 augustus 2006)

Naar aanleiding van het overleg tussen de Minister en de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2004/05, 24 036 en 23 645, nr. 319) is besloten een extra ingangsdatum op te nemen, in het bijzonder om tegemoet te komen aan de wensen van de gemeente Amsterdam. Decentrale overheden kunnen ook kiezen om per 1 januari 2012 beide vormen van openbaar vervoer gelijktijdig en integraal aan te besteden. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de motie Hofstra (Kamerstukken II 2004/05, 24 036, nr. 316). In de motie is aan deze optie een aantal voorwaarden verbonden, te weten:

- dat het gemeentelijk vervoerbedrijf per 1 januari 2007 extern is verzelfstandigd als NV of BV;
- dat in de periode 2006-2012 de doelmatigheid bij het gemeentelijk vervoerbedrijf zich ontwikkelt volgens een door de minister te formuleren kwantitatieve taakstelling;
- dat het Regionaal Orgaan Amsterdam tijdig alle overige besluiten neemt die nodig zijn om te kunnen aanbesteden;
- dat Den Haag en Rotterdam, wanneer ze ook integraal zouden willen aanbesteden, dezelfde mogelijkheid onder dezelfde voorwaarden mogen benutten.

De eerste voorwaarde uit de motie is vertaald in het tweede lid, onderdeel c, van artikel 36b.

Een aantal voorwaarden is echter niet geschikt om in wet- of regelgeving om te zetten. De doelmatigheidstoets oftewel de *benchmark* volgens een door de minister te ontwikkelen kwantitatieve taakstelling wordt reeds ter hand genomen in een gezamenlijk project van de minister van Verkeer en Waterstaat en de concessieverlenende overheden in de vier regio's Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht.

D. Gunningstraject concessie Amsterdam

Fase 1:

- Deze fase was ingezet om te bepalen of het GVB tegen marktconforme prijs zou kunnen bieden op basis van het bestaande Programma van Eisen. Uitgangspunt was dat het GVB marktconformiteit in prijzen in het jaar 2008 moest hebben bereikt.
- Dit proces bootste een aanbesteding na in die zin dat het GVB een offerte moest uitbrengen die geëvalueerd zou worden ten opzichte van referentiewaarden, die in wezen een geheime bieding vormde. Deze werden in een kluis bewaard tot de daadwerkelijke vergelijking met de bieding van het GVB.
- Ter beoordeling van de marktconformiteit van het GVB-bod had de SRA in juli 2004 een maatstafvergelijkingsmethode laten opstellen waarvoor de onderdelen van de bieding referentiewaarden waren bepaald op basis van cijfers en prijzen van andere marktpartijen. DRU-prijzen per techniek, overige kosten, kwaliteitsaspecten en geplande verbeteringen in deze dimensies vormden de basis op welke het bod van het GVB werd beoordeeld. Er werd vooral beoordeeld op basis van de door de vervoerder te beïnvloeden kosten (zoals overhead of efficiëntie van de inzet van het personeel, bijv. productieve rijuren). Daarop is een correctie voor specifieke omstandigheden toegepast. Overigens was de onderhandse gunning gebaseerd op de kostprijzen van 2003, toen het effect van de reeds ingezette efficiëntiemaatregelen nog niet goed zichtbaar waren.
- Het GVB had geen zekerheid op het winnen van deze concessie. Met haar offerte kon het GVB punten krijgen. Drempelwaarden waren opgesteld waarmee het GVB-bod werd vergeleken. Boven een bepaalde waarde (bandbreedte) zou het bod geaccepteerd worden. Tussen de ondergrens van de bandbreedte en een van tevoren bepaalde minimumwaarde zou aanvullend onderhandeld moeten worden en openbaar aanbesteden als terugvaloptie blijven gelden. Beneden de minimumwaarden zou SRA onmiddellijk tot openbaar aanbesteden overgaan.
- Het GVB-bod van 1 oktober 2004 bleek binnen de geschikte bandbreedte te vallen, waardoor het op 18 november 2004 door SRA geaccepteerd kon worden. Dit ging wel gepaard met enkele aanvullende voorwaarden voornamelijk ten aanzien van het verbeteren van het beheer en onderhoud van de infrastructuur. Hiermee werd de weg vrijgemaakt om door te gaan naar fase 2 van het gunningstraject.

Fase 2:

- In het eerste halfjaar van 2005 is een nieuw PvE ontstaan en door SRA op 23 juni 2005 vastgesteld.
- Hoewel eerst gepland was dat het GVB in deze fase op dit PvE een tweede bod zou uitbrengen, is uiteindelijk een onderhandelings situatie ontstaan om te komen tot een nieuwe bieding, dit vanwege verdere aanpassingen aan het PvE.
- Aan het einde van deze fase is gebleken dat het nieuwe, verbeterde PvE kon worden uitgevoerd tegen hetzelfde marktconforme prijsniveau als afgesproken in fase 1. Hiermee had het nieuwe PvE voor- en nadelen voor beide partijen: het GVB mocht een aantal onrendabele lijnen aanpassen, daarentegen is een scherpere bonus/malusregime ingevoerd waarbij SRA boetes mag opleggen in geval van

achterblijvende dienstverlening (max. € 2,5 mln boete in 2006, € 4 mln in 2007 en € 5 mln in 2008) en het GVB een bonus van € 2,5 mln/jaar kan verdienen bij prestatie boven norm.

- De gevolgde procedure heeft geleid tot een prijsdaling per DRU die overeenkomt met een verdere geleidelijke verlaging van de subsidiëringsbehoefte met € 14,5 mln. na 3 jaar (op een exploitatiebijdrage van € 118,8 mln in 2005), dit komt overeen met een DRU-prijs verlaging van circa 12%. De bijdrage die GVB een aantal jaren heeft ontvangen voor het doorvoeren van de reorganisatie, een bedrag van € 4 mln. per jaar, verviel in het nieuwe contract.
- Een en ander betekende dat de uitvoering door het GVB efficiënter moest zonder te bezuinigen op de ontsluitingseisen die in het PvE gedefinieerd staan. SRA is van mening dat het, dankzij de ingezette wijzigingen en ondanks de rijksbezuinigingen op de subsidiëring van het openbaar vervoer, bijna niet noodzakelijk is geweest om in het aanbod van openbaar vervoerdiensten in Amsterdam te schrappen. Wanneer de vervoerder om efficiëntieredenen lijnen combineert of schrapt, moet altijd voldaan blijven worden aan de ontsluitingseisen zoals vastgelegd in het PvE en kan de efficiëntiewinst worden ingezet voor het bestellen van andere voorzieningen. Zo heeft het DB van SRA in juni 2005 een besluit genomen over de aanwending van de efficiëntiewinsten (circa €50 mln. in totaal) die voortvloeien uit de afspraken met het GVB. Een groot deel van deze middelen wordt ingezet, dan wel gereserveerd, voor reeds in gang gezet beleid waaronder: de exploitatiekosten van de tram naar IJburg, de toename van de beheer- en onderhoudskosten van uitbreidingen (nieuwe railinfrastructuur naar Oostelijk Havengebied, Westwijk, IJburg, VU Medisch Centrum en poortjes en camera's) en projecten voor sociale veiligheid (zoals menselijk toezicht bij de poortjes). Er heeft een verschuiving plaats gevonden van busvervoer naar railvervoer en de Stadsregio heeft op de lijnen waar de grote vervoerstromen zitten hogere frequenties geëist. Verder wordt het GVB gecompenseerd voor het verbeteren van de reizigersinformatie en van de toegankelijkheid van materieel conform de nieuwe eisen.
- Op 7 juli 2005 is fase 2 afgesloten met een Overeenkomst tussen de directie van GVB en SRA, waarin overeenstemming is bereikt over de voorwaarden waaronder de concessie Amsterdam vanaf 1 januari 2006 aan het GVB wordt gegund. In oktober 2005 is het besluit over opdrachtgeverschap door SRA genomen. Het concessiebesluit en de uitvoeringsovereenkomst zijn vervolgens op 15 december 2005 genomen waarna de concessie op 15 december 2005 is verleend voor een periode van 3 jaar (1.1.2006 - 1.1.2009), met een optie tot een uitloop tot eind 2011. Het concessiebesluit geeft het GVB het exclusieve recht om OV per bus, (snel)tram en metro te verrichten, op aan de exploitatie gerelateerde activiteiten op het terrein van Sociale Veiligheid te verrichten, en om beheer en onderhoud aan de Amsterdamse railinfrastructuur te (laten) verrichten.
- De dienstregeling onder de nieuwe afspraken ging eind mei 2006 in; het bijbehorende vervoerplan met de uitwerking van het lijnennet en de dienstregeling is medio november 2006 door het GVB ingediend en werd aan het PvE getoetst.

E. Verantwoording gegevensverwerking

Gegevensverwerking

De door de opdrachtgevers en vervoerbedrijven aangeleverde gegevens zijn in eerste instantie ongewijzigd opgenomen in het rekenmodel. Per gegeven is aangegeven wat de bron is. Omdat een aantal inputgegevens niet per vervoerstechniek is uitgesplitst of omdat de opbouw van gegevens per bedrijf verschilt, is in een aantal gevallen de toedeling van kosten gecorrigeerd. Dat gebeurde op basis van wel beschikbare gegevens of op basis van expert judgement. Alle correcties zijn vastgelegd en beschreven. Alle uitgevoerde bewerkingen zijn controleerbaar en reproduceerbaar.

Daar waar nodig zijn aanvullende vragen gesteld aan de vervoerbedrijven, om inzicht te krijgen in de aangeleverde gegevens of om de eigen aannames te toetsen.

Reizigerkilometers en opbrengsten

De vervoerontwikkeling wordt bijgehouden aan de hand van tellingen door de vervoerbedrijven. Ook de opbrengsten geven inzicht in de vervoerontwikkeling, al speelt hier ook de ontwikkeling in het percentage zwartrijden een belangrijke rol.

In 2001 beschikten GVB, HTM en RET over een vrijwel dekkend reizigerstelsysteem voor tram, bus en metro. De afgelopen jaren is door de vervoerders al geanticipeerd op de komst van de chipkaart. Hierdoor zijn bij de instroom van nieuw, lage vloermaterieel (tram en bus GVB en RET, bus HTM) investeringen in telapparatuur achterwege gebleven. Ook bij het uitrusten van metrostations met poortjes voor chipkaart zijn er gaten ontstaan in de reizigertellingen omdat de bestaande telpoortjes tegelijkertijd zijn verwijderd. De nog beschikbare telgegevens worden door de vervoerders met handtellingen, schattingen en trendanalyses, ondermeer aan de hand van de opbrengstontwikkeling aangevuld. Deze tellingen zijn echter beperkter in opzet en omvang en maken dat de nauwkeurigheid van de telcijfers minder is. De reizigerstellingen van 2005 zijn dan ook een beste schatting en geen harde cijfers met een grote nauwkeurigheid.

De opbrengsten worden bepaald door de via de WROOV-verdeelsleutels toegedeelde opbrengsten uit de landelijke kaartverkoop (NVB), de opbrengsten van eigen kaartverkopen, de opbrengsten van lokale en regionale kaartsoorten en een vergoeding voor het vervoer van studenten (SOV-derving).

Prijscorrectie

- Prijspeil 2005. Kosten 2001 gecorrigeerd voor prijsstijging over de periode 2001-2005 aan de hand van de prijsindex voor nationaal goederenvervoer (bron CBS). De prijsontwikkeling tussen 2001 en 2005 bedroeg 8,2%.
- Voor de tariefstijging is uitgegaan van de gemiddelde prijsstijging van het NVB over de periode 2001-2005. Deze bedroeg nominaal 18,3%. Na correctie middels bovengenoemde prijsindex bedraagt de reële tariefstijging 10,1

Rekening houden met verschillen in snelheid

De exploitatiekosten worden in belangrijke mate beïnvloed door de rijsnelheid. In de benchmark worden de kostenvergelijkingen daarom gebaseerd op de kosten per DRU.

Toedeling overige kosten

De overige kosten bestaan onder meer uit kosten van huisvesting, concernkosten (overhead), ICT, belastingen, rechten en verzekeringen. De precieze samenstelling van deze kostenposten verschilt per bedrijf en daarom zijn deze kosten samen genomen.

Bescherming van concurrentiegevoelige informatie

Met betrekking tot de benchmark doet zich het volgende dilemma voor:

- Enerzijds vraagt de Tweede Kamer middels de motie Hofstra om inzicht in de marktconformiteit van het stadsvervoer in de grote steden en de vorderingen daarin in de aanloop naar de voorgenomen aanbesteding van het stadsvervoer.
- Anderzijds kan de openbaarmaking van de betreffende informatie de toekomstige concurrentiepositie van de betrokken vervoerbedrijven aantasten.

Daarbij spelen ook de volgende overwegingen een rol:

- Ook niet-gepubliceerde informatie kan openbaar worden middels een beroep op de Wet Openbaarheid Bestuur.
- De openbaarmaking van concurrentiegevoelige informatie is strijdig met concessie-overeenkomsten waarin de openbaarmaking van dergelijke informatie contractueel is uitgesloten.

Om dit dilemma te omzeilen is de volgende oplossing gekozen:

- Concurrentiegevoelige informatie is alleen aan inno-V geleverd maar deze informatie wordt niet verspreid.
- De daarop gebaseerde benchmarkindatoren en verklarende factoren worden omgerekend in relatieve scores (toelichting hieronder) waaruit de oorspronkelijke indicatoren niet te herleiden zijn. Uitsluitend de genoemde relatieve scores worden in rapportages opgenomen.
- Deze afspraken zijn in geheimhoudingsverklaringen vastgelegd.

Toelichting op de berekening van relatieve scores:

- Een benchmarkindicator is bijvoorbeeld de kosten rijdend personeel per dienstregelinguur (dit is bedrijfsgevoelige informatie).
- Vervolgens worden de drie steden vergeleken en de beste score over 2005 wordt gelijk gesteld aan 100%.
- De score van de andere steden wordt vervolgens uitgedrukt in een percentage ten opzichte van de beste. In dit geval: 10% hogere kosten leiden tot een index van 110.

F. Sociale veiligheid

Sociale veiligheid

In de periode 2000-2005 is er veel geïnvesteerd in maatregelen op het gebied van de sociale veiligheid. Een belangrijke aanjager hiervoor is gevormd door het 'Aanvalsplan Sociale Veiligheid'. In deze bijlage worden de effecten beschreven.

Aanvalsplan

het Aanvalsplan Sociale Veiligheid is, als eerste sectorale uitwerking van het veiligheidsprogramma "Naar een veiligere samenleving", op 16 oktober 2002 aan de Tweede Kamer aangeboden. Het Veiligheidsplan bestaat uit 22 maatregelen en stimuleert decentrale partijen om zelf verantwoordelijkheid te nemen. Negen van de maatregelen richten zich op het versterken van toezicht en het verbeteren van de handhaving. Voor de grote steden gaat het om de inzet van extra toezichthouders en de professionalisering van de bestaande toezichthouders.

Het Rijk draagt vanaf 2003 ruim € 27 mln. bij en vanaf 2005 is jaarlijks een bijdrage van € 51 mln. opgenomen in de Brede DoelUitkering (BDU) die de provincies en stadsregio's ontvangen. Dit bedrag is opgebouwd uit de € 27 mln. en een bedrag van € 24 mln. dat al in de exploitatiebijdrage openbaar vervoer voor toezicht was opgenomen.

Extra toezicht

De vier grote steden hebben elk hun eigen keuzes gemaakt bij het vormgeven van de uitbreiding van de toezichthouders:

- Amsterdam heeft 83 fte's toezichthouders extra aangesteld en heeft gekozen voor een vaste conducteur op de tram. Instappers moeten langs de bestuurder of langs de conducteur en kunnen niet bij alle deuren instappen. In de metro worden op belangrijke halte permanente toegangscontroles uitgevoerd. In 2004 werden 13,7 miljoen reizigers gecontroleerd, 59% meer dan in 2003³⁰, in 2005 werden 15,7 miljoen reizigers gecontroleerd.
- Rotterdam heeft 139 fte's toezichthouders extra aangesteld en de vaste conducteur op de tram ingevoerd. Deze conducteur beweegt zich door de tram heen: passagiers kunnen bij elke deur in- en uitstappen. In de metro worden op belangrijke haltes frequente toegangscontroles uitgevoerd.
- Den Haag heeft 178 extra fte's voor toezicht aangesteld en heeft gekozen voor vliegende teams die frequente controles uitvoeren op haltes en in voertuigen.

In onderstaande tabel uit de evaluatie van het aanvalsplan sociale veiligheid is af te lezen hoe het aantal fte's bij GVB, RET en HTM zich in de periode 2002-2006 heeft ontwikkeld.

³⁰ Bron: jaarverslag GVB 2004, pag.27

TABEL F-1 PERSONEELSINZET SOCIALE VEILIGHEID

Maatregel	Voor 2002	2002	2003	2004	2005	2006	Toelichting
Versterking inzet en capaciteit bij politie en justitie	17 FTE	17 FTE	42 FTE	50 FTE	58 FTE	68 FTE	Vanaf juni 2001 gestart met één VCC-team (17 FTE). Uitgebouwd tot vier UPI-teams (68 FTE) in 2006. De extra inzet van justitie is als gevolg van de registratie methode praktisch gezien niet na te gaan.
Uitbreiding toezichthouders bij tram en metro RET	790 FTE			929 FTE			In 2001 790 toezichthouders (BOA's, metrobeheerders en wagenbegeleiders). Uitgebouwd tot 929 FTE in 2004 met een forse stijging controleurs op de tram naar 382 in 2004.
Uitbreiding toezichthouders bij tram en metro GVB	991 FTE				1074 FTE		Vanaf 2001 de 612 FTE tramconducteurs en ruim 1 miljoen uren kaartcontrole metro (Melkertbanen) iets uitgebreid en geprofessionaliseerd.
Uitbreiding toezichthouders bij tram en metro HTM	146 FTE		272 FTE	357 FTE	324 FTE	350 FTE	De 146 Melkertbanen (2001) geprofessionaliseerd en uitgebreid tot 350 FTE reguliere toezichthouders in 2006.

Bron: Evaluatie Aanvalsplan Sociale Veiligheid, V&W 2006

Volgens de evaluatie Aanvalsplan Sociale Veiligheid had, uitgaande van een bedrag van €35 000 per fte, het aantal toezichthouders in Amsterdam met 343 fte (realisatie 83 fte), in Rotterdam met 251 (realisatie 139) en in Den Haag met 163 (realisatie 178) kunnen stijgen. Hun aantal is echter minder toegenomen. Dit komt doordat er in de jaren voorafgaand aan het Aanvalsplan toezichthouders volgens een werkgelegenheidsregeling waren aangesteld (onder meer Melkert-banen). Deze, goedkopere, gesubsidieerde banen zijn omgezet naar regulier werk. De gelden van de werkgelegenheidsregelingen zijn hierdoor deels vervangen door de bijdragen uit het Aanvalsplan en er heeft een professionaliseringslag plaatsgevonden.

In verband met de consistentie in de berekeningen zijn voor de benchmark de gegevens uit het urenregistratiesysteem en uit de diverse jaarverslagen gebruikt.

Afname incidenten

Uit de evaluatie van het aanvalsplan³¹ blijkt dat het aantal incidenten tussen 2002 en 2005 is gedaald. Onderstaande tabel geldt voor alle openbaar vervoer in Nederland.

TABEL F-2 AFNAME INCIDENTEN

	2001	2002	2003	2004*	2005
Dag	--	6,8%	5,2%	7,1%	5,3%
Avond/nacht	--	6,6%	5,4%	7,7%	6,1%
Totaal	--	6,8%	5,2%	7,1%	5,4%

* trendbreuk ten opzichte van 2003 is het gevolg van een veranderde meetmethode

Bron: Evaluatie Aanvalsplan Sociale Veiligheid, V&W 2006

Bij GVB, RET en HTM ligt het aantal strafbare incidenten beduidend hoger dan elders (in 2005 respectievelijk 43%, 61% en 50%). Behalve bij de RET is ook hier sprake van

³¹ Evaluatie Aanvalsplan sociale veiligheid, 1 september 2006

een behoorlijke afname vanaf 2002. De grootste afname doet zich tussen 2002 en 2005 voor bij de bus. Vanaf 2003 echter daalt het aantal incidenten in tram en metro sneller, waarschijnlijk als gevolg van het feit dat meer toezichthouders worden ingezet. Rotterdam kent sinds eind 2003 een vaste conducteur op iedere tram.

Ook het percentage personeel dat slachtoffer is geworden van een incident is gedaald, zoals blijkt uit onderstaande tabel.

TABEL F-3 PERSONEEL SLACHTOFFER VAN INCIDENTEN

Modaliteit	2002	2003	2004	2005
Bus	40%	35%	30%	28%
Tram	56%	57%	48%	46%
Metro	54%	57%	55%	48%

Bron: Evaluatie Aanvalsplan Sociale Veiligheid, V&W 2006

Wisselend succes in afname zwartrijden

Uit de evaluatie van het aanvalsplan blijkt een wisselend beeld voor het percentage zwartrijden. In Amsterdam is het percentage zwartrijders op de metro ongeveer tweemaal hoger dan op de metro in Rotterdam. RET geeft in het jaarverslag 2005 aan dat het percentage zwartrijden op de tram is gedaald van 15-20% in 2002 naar 2,8% in 2004. Op de metro daalde het percentage van 10-15% in 2002 naar 7,9% in 2005. De maatregelen tonen aan dat zwartrijden bij een consistente aanpak terug te brengen is tot een beheersbaar niveau. Het meten van de percentages is in de praktijk overigens lastig: het aantal gecontroleerde passagiers moet goed worden geteld. Zwartrijders worden soms ook in de gelegenheid gesteld alsnog te betalen, bijvoorbeeld wanneer te weinig strippen zijn afgestempeld. Dit leidt, naast het feitelijke aantal zwartrijders, tot verschillen in de geregistreerde percentages zwartrijden.

TABEL F-4 ONTWIKKELING ZWARTRIJDEN

Modaliteit	2004		2005		2006	
	tram	metro	Tram	metro	tram**	metro
Amsterdam	0,7-1,2% *	18,5-20,0%	8,5-10,0% **	11,2-12,5%	5,8-7,2% **	13,0-14,6%
Rotterdam	2,6-3,0%	6,8-7,5%	***	7,5-8,2%	***	7,0-7,6%
Den Haag	8,2-10,0%	n.v.t.	7,5-9,3%	n.v.t.	6,2-7,7%	n.v.t.
Utrecht	7,5-7,9%	n.v.t.	4,9-5,4%	n.v.t.	6,4-7,0%	n.v.t.

* de gegevens over de tram met conducteur zijn in Amsterdam in 2004 gecombineerd met de bus (beiden gesloten instapregime).

** in 2005 en 2006 zijn in Amsterdam uitsluitend de drie trams met open instapregime gemeten. Daardoor zijn deze cijfers niet te vergelijken met de gepresenteerde cijfers uit 2004 op de Amsterdamse tram en met de tram in Rotterdam.

*** In Rotterdam is in 2005 en 2006 niet op de tram gemeten omdat het percentage bij de eerste meting in 2004 onder de 3% lag. Dit geldt ook in Amsterdam voor de bus en tram gecombineerd (gesloten instapregime).

Bron: Evaluatie Aanvalsplan Sociale Veiligheid, V&W 2006

Verbetering gevoel van veiligheid

De methodiek van meten is in de loop van de jaren enigszins aangepast. Over 2001 zijn alleen rapportcijfers voor het gehele bedrijf bekend. De cijfers voor sociale veiligheid bij de halte lagen op een niveau van 6,8 – 6,9, de veiligheid in het voertuig werd, met uitzondering van dat bij RET iets hoger gewaardeerd.

TABEL F-5 BELEVING SOCIALE VEILIGHEID

Sociale veiligheid	2001	2005	2001	2005
	halte	halte	voertuig	voertuig
GVB Bus	6,9	7,5	7,0	7,8
RET Bus	6,8	7	6,8	7
HTM Bus	6,8	7,9	7,0	8,1
GVB Tram	6,9	7,3	7,0	7,4
RET Tram	6,8	7,2	6,8	7,4
HTM Tram	6,8	7,1	7,0	7,1
GVB Metro	6,9	6,8	7,0	6,7
RET Metro	6,8	6,9	6,8	6,9

Bron: Evaluatie Aanvalsplan Sociale Veiligheid, V&W 2006

NB: In 2001 was alleen een totaal oordeel beschikbaar, niet uitgesplitst naar modaliteit.

In 2005 zijn alleen cijfers die zijn uitgesplitst over bus, tram en metro beschikbaar. De waardering voor de sociale veiligheid in het voertuig is het meest gestegen bij RET en GVB. De inzet van een vaste conducteur werpt zijn vruchten af. Bij HTM, die werkt met mobiele controle is de waardering voor de sociale veiligheid minder gestegen. De inzet in termen van personeel per tram is echter ook duidelijk lager.

De cijfers van de metro blijven duidelijk achter bij die van de tram en de bus.

Het is niet bekend hoe de weging van bus, tram en metro in 2001 was bij de rapportcijfers: enige voorzichtigheid bij interpretatie van de cijfers is daarom geboden.

Kosteneffectiviteit

KPMG heeft in 2001 de kosteneffectiviteit van menselijk toezicht op de tram geëvalueerd³². De conclusie van de studie was dat voor kaartcontrole mobiele teams, zoals HTM deze heeft, het meest kosteneffectief zijn voor bestrijding van zwartrijden. Uiteraard moet de pakkans wel hoog genoeg zijn. De vaste conducteur is een effectieve maatregel voor verhoging van het gevoel van veiligheid. Daarbij maakt het niet veel uit of deze op een vaste plek zit, zoals in Amsterdam of zich vrij door de tram beweegt, zoals in Rotterdam. De recente klantenwaarderingcijfers voor sociale veiligheid bevestigen deze conclusies. De waardering voor sociale veiligheid in de tram is bij GVB en RET hoger dan bij HTM.

³² Kosteneffectiviteit menselijk toezicht op de tram, Min V&W, oktober 2001

G. Kruissubsidiëring en WP 2000

Onderstaande bepalingen (geldig per 17 januari 2007) gelden voor gemeentevervoerbedrijven en houders van langdurige concessies en hebben onder meer betrekking op:

- wat wel en niet is toegestaan met betrekking tot subsidiëring van bus door rail (zie lid 2b)
- eisen aan de administratie en de kostprijzen van bus respectievelijk rail (zie lid 5)

§ 6. Bepalingen inzake marktactiviteiten van gemeentelijke vervoerbedrijven en houders van langdurige concessies

Artikel 69

1. Een vervoerder waarop de gemeente Amsterdam, Den Haag, Rotterdam of Utrecht op basis van feitelijke of juridische omstandigheden beslissende invloed uitoefent, verricht geen andere werkzaamheden dan:
 - a. openbaar vervoer;
 - b. vervoer waarop bij algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 2, tweede lid, dit artikel van toepassing is verklaard; of,
 - c. werkzaamheden die rechtstreeks samenhangen met het verrichten van het in onderdeel a en b bedoelde vervoer.
2. Een gemeentelijk vervoerbedrijf als bedoeld in het eerste lid mag:
 - a. vervoerders
 - 1°. waarop het op basis van feitelijke of juridische omstandigheden invloed kan uitoefenen, of,
 - 2°. waarop een rechtspersoon op basis van feitelijke of juridische omstandigheden invloed kan uitoefenen die tevens op basis van feitelijke of juridische omstandigheden invloed kan uitoefenen op dit gemeentelijk vervoerbedrijf, die openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer verrichten dan wel werkzaamheden die daarmee rechtstreeks samenhangen, niet bevoordelen boven anderen waarmee die vervoerders in concurrentie treden of anderszins voordelen toekennen die verder gaan dan in het normale handelsverkeer gebruikelijk is;
 - b. middelen die het aanwendt of verkrijgt voor het verrichten van metro- of tramvervoer, zo lang dit vervoer niet is aanbesteed, niet benutten voor het verrichten van busvervoer of de in de onderdelen b of c van het eerste lid bedoelde werkzaamheden voor zover het gemeentelijk vervoerbedrijf daarmee voordelen verkrijgt die verder gaan dan in het normale handelsverkeer gebruikelijk is.
3. Als toekenning van voordelen die verder gaan dan in het normale handelsverkeer gebruikelijk is als bedoeld in het tweede lid wordt in ieder geval aangemerkt:
 - a. het leveren van goederen of diensten tegen een vergoeding die lager is dan de redelijkerwijs daaraan toe te rekenen kosten;
 - b. het ter beschikking stellen van financiële middelen anders dan ten laste van het eigen vermogen dan wel ten laste van het eigen vermogen anders dan tegen een in het handelsverkeer gebruikelijke vergoeding;

- c. het verstrekken van gegevens over individuele gebruikers van openbaar vervoer, tenzij deze onder gelijke voorwaarden ook ter beschikking worden gesteld aan derden die met de betrokken onderneming in concurrentie treden;
 - d. het toestaan van het gebruik van de naam en het beeldmerk van het openbaar vervoerbedrijf op een wijze waardoor verwarring bij het publiek is te duchten over de herkomst van goederen en diensten.
4. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen andere vormen van toekenning van voordelen dan die, bedoeld in het derde lid, worden aangemerkt als vormen die verder gaan dan in het normaal handelsverkeer gebruikelijk is.
5. Een gemeentelijk vervoerbedrijf als bedoeld in het eerste lid:
- a. doet jaarlijks over het voorgaande boekjaar een verklaring van een onafhankelijke deskundige opmaken waaruit blijkt of de financiële verhouding tussen het vervoerbedrijf en de in het tweede lid, onderdeel a, bedoelde vervoerders, voldoet aan de in dat onderdeel gestelde eisen en of het voldoet aan het tweede lid, onderdeel b, gestelde eisen. Deze verklaring ligt voor een ieder ter inzage op alle kantoren van het gemeentelijk vervoerbedrijf;
 - b. houdt voorzover aan hem zowel een concessie voor het verrichten van busvervoer als een concessie voor het verrichten van metro- of tramvervoer is verleend en zolang één van deze concessies nog niet is aanbesteed, een zodanige administratie bij dat:
 - 1°. de registratie van de lasten en baten van het busvervoer en het tram- of metrovervoer gescheiden zijn;
 - 2°. alle lasten en baten, op grond van consequent toegepaste en objectief te rechtvaardigen beginselen inzake kostprijsadministratie, correct worden toegerekend;
 - 3°. de beginselen inzake kostprijsadministratie volgens welke de administratie wordt gevoerd, duidelijk zijn vastgelegd.

Een gemeentelijk vervoerbedrijf bewaart de in onderdeel b bedoelde gegevens gedurende vijf jaar, te rekenen vanaf het einde van het boekjaar waarop de gegevens betrekking hebben.

6. Dit artikel is niet van toepassing ten aanzien van een gemeentelijk vervoerbedrijf als bedoeld in het eerste lid zodra het openbaar vervoer, bedoeld in artikel 53, tweede lid, onderdeel a, voor ten minste een gedeelte dat naar omzet berekend ten minste twee derde belooft, wordt verricht krachtens een concessie welke is verleend na een procedure van aanbesteding.
7. Dit artikel is van overeenkomstige toepassing op:
- a. een vervoerder die in de in het eerste lid genoemde gemeenten op grond van een aan hem verleende concessie openbaar vervoer verricht zonder dat daartoe een aanbesteding is gehouden;
 - b. een vervoerder waarop een gemeente voor 1 januari 2007 beslissende invloed heeft uitgeoefend en die openbaar vervoer verricht op grond van een concessie zonder dat daartoe een aanbesteding is gehouden.

H. Vergelijking concessies

In de hiernavolgende schema's zijn een aantal belangrijke kenmerken van deze concessies weergegeven. We maken daarbij onderscheid in strategisch, tactisch en operationeel niveau.

Strategisch niveau

Op strategisch niveau gaat het om de concessieduur, keuzes ten aanzien van aansturing, zoals prikkels in termen van bonus en malus en boeteregeling alsmede de wijze van monitoring. In onderstaande tabel is per concessie aangegeven hoe wordt omgegaan met deze aspecten.

Vergelijking concessies GVB, HTM en RET: 1 strategisch niveau				
Aspect		Amsterdam GVB	Den Haag HTM -tram	Rotterdam RET
Modaliteit		Bus, tram en metro	Rail (bus apart)	Aparte concessie voor rail en bus
Geldigheid		1 jan 2006 - 31-12-2008	1 jan 2006 - 31-12-2016	10 dec 2006 - 10 dec 2016)rail 10 dec 2006 - 10 dec 2008
Exploitatie	Bijdrage	De bijdrage wordt jaarlijks vastgesteld door het DB van SRA met een subsidiebeschikking.	De bijdrage wordt jaarlijks door DB van Haaglanden vastgesteld. Correctie is mogelijk bij wijzigingen van de snelheid. Efficiencytarget en opbrengstgroei-doelstelling per jaar	De bijdrage wordt jaarlijks vastgesteld door het DB van SRR met een subsidiebeschikking.
	Meer- en minderwerk	Via productievolume en vaste prijs per DRU	Meer- en minderwerk-tarief voor ritten per bus en tram	Meer- en minderwerk-tarief voor ritten per bus, tram en metro voorzover mogelijk met het bestaande wagenpark.
	Bonus en malus (aan de hand van richtlijnen)	Bonus en malus op basis van kwaliteit dienstuitvoering (stiptheid) en in de toekomst mogelijk op reinheid materieel. Zie ook onder tactische niveau en operationele niveau.	Geen bonus en malus-regeling	Bonus op basis van een te bereiken niveau of toename van klanttevredenheid. Zie ook onder tactische niveau en operationele niveau.
	Boeteregeling (bij tekortkomingen)	Boeteregeling waarbij de maximale boetes jaarlijks toenemen.	Boeteregeling.	Boeteregeling, max. 1% van exploitatiebijdrage, tenzij RET financieel voordeel kan halen dat groter is.
	Levering gegevens	MIPOV-gegevens en uitgebreide lijst van gegevens ter onderbouwing van het vervoerplan en de dienstregeling. Bij ingebreke blijven kunnen boetes worden opgelegd.	MIPOV-gegevens inclusief nauwkeurigheid	MIPOV-gegevens
	Eisen aan vervoerregistratie	Informatie uit exploitatie-beheerssysteem en telsysteem voor bus en tram	Informatie uit telsysteem op 29 trams, nauwkeurigheid gegevens gedefinieerd	Geen eisen, wel levering MIPOV-gegevens
Aanleg railinfra		Door de gemeente (dienst IVV)	Lokale infra door de gemeente en interlokale infra door Haaglanden.	Door de gemeente (dS+V)

Tactisch niveau

Op tactisch niveau wordt de inhoud van de concessies vergeleken op het gebied van de ontwikkelvrijheid (netwerk en dienstregeling), materieleisen, marketing en communicaties en sociale veiligheid.

Vergelijking concessies GVB, HTM en RET: 2. tactisch niveau				
Aspect		Amsterdam GVB	Den Haag HTM -tram	Rotterdam RET
Netwerk	Dekking haltes	In programma van eisen vastgelegd	In concessie vastgelegd	In programma van eisen vastgelegd
	Netwerk lijnen	GVB dient jaarlijks vervoerplan in, in overleg wijzigingen mogelijk	Haaglanden bepaalt netwerk; HTM kan voorstellen doen.	RET biedt hoofdnet aan, wijzigingen mogelijk.
Diensten	Frequentie / intervallen	Minimumfrequenties vastgelegd, verder vrijheid voor vervoerder	Minimum frequenties vastgelegd, verder vrijheid voor vervoerder	De intervallen zijn gedetailleerd vastgelegd per type lijn, voor hoofdnet en voor onderliggend net.
	Exploitatietijden	Vastgelegd in PvE	Vastgelegd in concessie	Vastgelegd in PvE
	Inzetnorm	Voldoende vervoercapaciteit functioneel beschreven en inzetnorm vastgelegd. Boete indien onvoldoende capaciteit geboden wordt.	Voldoende vervoercapaciteit functioneel beschreven en inzetnorm vastgelegd	Gedetailleerde eisen voor spits, dag en avond per techniek voor zit- en staanplaatsen.
	Dienstregeling-procedure	Vastgelegd in PvE	Vastgelegd in concessie	Vastgelegd in PvE
Materieel	Toegankelijkheid	Eisen aan tram en bus, max. 30 minuten interval met toegankelijke trams	Eis te voldoen aan wenkenblad tram (2000 B173) en Reisinformatie (B174)	Eisen aan tram en bus, lijnsgewijze inzet toegankelijk materieel, voorrang voor hoofdnet
	Uitrusting, vormgeving en kleurstelling	Functionele eisen	Gedetailleerd beschreven, incl. kleurstelling (alleen bij RandstadRail)	Functionele eisen
	Milieunormen	Tram: geen eisen. Bus: bestaande bus eigen uitstootnormen, nieuwe bus geen heldere definitie van uitstootnormen. Monitoring niet gedefinieerd.	Tram: geen eisen	Tram: geen eisen. Bus: 80% van de dru's min Euro-IV, ten hoogste 20% dru's bus met Euro-III en ten hoogste 10% van de dru's met Euro-II.
Marketing en communicatie	Marketing			
	Reisinformatie	Globaal beschreven functionele eisen	Gedetailleerd beschreven eisen, invulling door HTM	Algemene functionele eisen, aangevuld met specifieke eisen.
Sociale veiligheid		Jaarlijks sociale veiligheidsplan. Hiervoor wordt een aparte bijdrage betaald.	Meerjarenplan sociale veiligheid voor 4 jaar. Hiervoor wordt een aparte bijdrage betaald.	Meerjarenplan sociale veiligheid voor 4 jaar. Hiervoor wordt een aparte bijdrage betaald.

Operationeel niveau

Op operationeel niveau gaat het om de uitvoering van de overeengekomen diensten.

Vergelijking concessies GVB, HTM en RET: 3 operationeel niveau				
Aspect		Amsterdam GVB	Den Haag HTM -tram	Rotterdam RET
Uitvoeringskwaliteit	Rijtijden	Concessieverlener beslist over aanpassen rijtijden na voorstel van vervoerder waarbij percentage ritten dat een bepaalde rijtijd haalt is vastgelegd.	De wijze waarop de rijtijden moeten worden bepaald is gedetailleerd vastgelegd. Vervoerder past binnen dit kader rijtijden zelfstandig aan.	Globale functionele beschrijving dat realistische rijtijden gehanteerd moeten worden. Vrijheid vervoerder deze aan te passen.
	Punctualiteit	Gedetailleerde eisen inclusief bonus en malusregeling	Gedetailleerde eisen. Geen bonus en malus. Eis MIPOV om punctualiteit per kwartaal te meten op concessieniveau	Gedetailleerde eisen. Op basis van punctualiteitsmetingen worden per jaar afspraken gemaakt over de te behalen punctualiteitsnormen.
	Klantentevredenheid	Tweemaal per jaar kwaliteitsmeting met koppeling aan bonus en malus	MIPOV	Onderzoek kwaliteitsscouts
	Rituitval	Maximum uitval gedefinieerd	Maximum verwijtbare uitval gedefinieerd (maximaal 0,2% van het aantal ritten)	Maximum uitval gedefinieerd (maximaal 0,4% van het aantal dru's op het hoofdnet en maximaal 0,6% van het aantal dru's over de gehele concessie)
	Klachtenafhandeling	Binnen 20 werkdagen.	90% binnen 3 weken, 100% binnen 6 weken	Binnen 4 weken.
Beheer en onderhoud railinfra		Gemeente is eigenaar. Bevoegdheden en toezicht zijn in een convenant tussen GVB en Gemeente geregeld met dIVV als dagelijks opdrachtgever. Er is een PvE Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur waarin eisen m.b.t. beschikbaarheid, betrouwbaarheid, veiligheid, geluidhinder en comfort zijn vastgelegd. Tevens een ontwikkeltraject voor verbetering van de prestaties. De afspraken zijn nog niet in een contract vastgelegd.	Gemeenten eigenaar, HTM is economisch eigenaar. Bijdrage wordt bepaald adhv vijfjarenplan HTM. Er is een onderhoudsplan dat jaarlijks door Haaglanden wordt goedgekeurd.	Gemeente is eigenaar en RET is uitvoerend beheerder.

I. Overzicht ontvlechting en verzakelijking

Op basis van de beschrijvingen van de ontwikkelingen 2000 - 2006 geeft onderstaande tabel een overzicht van de stappen richting marktconformiteit die genomen of in voorbereiding zijn.

Stap		Stadsregio Amsterdam	Stadsgewest Haaglanden	Stadsregio Rotterdam	Stadsregio Utrecht
ONTVLECHTING					
Stadsregio's zijn opdrachtgever	Het opdrachtgeverschap van de stedelijke vervoerbedrijven is overgegaan van de gemeenten op de stadsregio's.	Ja	Ja	Ja	Ja
Ontvlechting binnen het gemeentebestuur	In het gemeentebesturen zijn er aparte wethouders voor het verkeer- en vervoerbeleid en voor het beheer van gemeentebedrijven.	Ja	Ja	Nee	Ja
Geen vetorecht gemeente	Het vetorecht van de gemeente, als eigenaar van het vervoerbedrijf, over beslissingen van de Stadsregio wordt beperkt tot hun directe belang als eigenaar van materieel, infrastructuur en bedrijf; met uitzondering van beslissingen van de Stadsregio aangaande concessieverlening.	nvt	In voorbereiding	In voorbereiding	nvt
Interne verzelfstandiging	Qua boekhouding en financiering is het vervoerbedrijf gescheiden van de gemeente.	Ja	Ja	Ja	Ja
Externe verzelfstandiging	Het vervoerbedrijf is een zelfstandig bedrijf geworden waarvan de gemeente enig aandeelhouder is.	Ja	Ja	Ja	Ja
Ontvlechting van exploitatie, railmaterieel en railinfrastructuur	Bij tram en metro (eventueel ook bus) zijn exploitatie, materieel en infrastructuur in gescheiden entiteiten ondergebracht. Railmaterieel en -infrastructuur blijven in handen van de (locale) overheden.	Ja	Ja	Ja	Ja

Stap		Stadsregio Amsterdam	Stadsgewest Haaglanden	Stadsregio Rotterdam	Stadsregio Utrecht
Ontvlechting van investeringen in railinfrastructuur	De bekostiging van railmaterieel en railinfrastructuur is ontvlochten (scheiding tussen vervoers-exploitatiebedrijf en overheid/beheerder van de infrastructuur).	+	+	+	nvt
Privatisering	De gemeente verkoopt zijn (meerderheids-)belang in het bedrijf.	Nee	Nee	Nee	Ja
Kennisopbouw OV en contractering	De stadsregio's hebben de kennis in huis om het OV aan te sturen en contracten / concessies op te stellen en te beheren.	In (1)	In (1)	In (1)	In (1)
Kennisopbouw aanbesteding	De stadsregio's hebben de kennis in huis om concessies in het stadsvervoer met succes te kunnen aanbesteden en beheren.	3 streek- concessies aanbesteed	Geen aanbesteding	1 streek- concessie aanbesteed	2 streek- concessies aanbesteed
VERZAKELIJKING					
Zakelijke concessie-overeenkomst exploitatie	In de concessieovereenkomst m.b.t. de exploitatie zijn over prijs en prestatie (kwantiteit en kwaliteit) harde, controleerbare afspraken vastgelegd.	Ja	Ja	Ja	Ja
Zakelijke concessie-overeenkomst B&O infra	In de concessieovereenkomst m.b.t. het beheer en onderhoud van de infrastructuur zijn over prijs en prestatie (kwantiteit en kwaliteit) harde, controleerbare afspraken vastgelegd.	Wel voorgenomen, nog geen contract	In ontwikkeling	In ontwikkeling	nvt
Heldere afbakening ontwikkelfunctie en opbrengst-verantwoordelijkheid	In de concessieovereenkomst is helder afgebakend welke ontwikkelvrijheden het bedrijf heeft, in samenhang met de mate van opbrengstverantwoordelijkheid.	Ja	Ja	Ja	Ja
Meerjarenafspraken efficiëntieverbetering	In de concessieovereenkomst zijn meerjarenafspraken opgenomen over de verbetering van efficiëntie en prijs/prestatieverhouding.	Ja	Ja	Ja	Ja
Onderhouds-contracten	De overheid heeft contracten met de beheerder afgesloten voor railmaterieel resp. railinfrastructuur.	t.z.t	t.z.t	In ontwikkeling	t.z.t

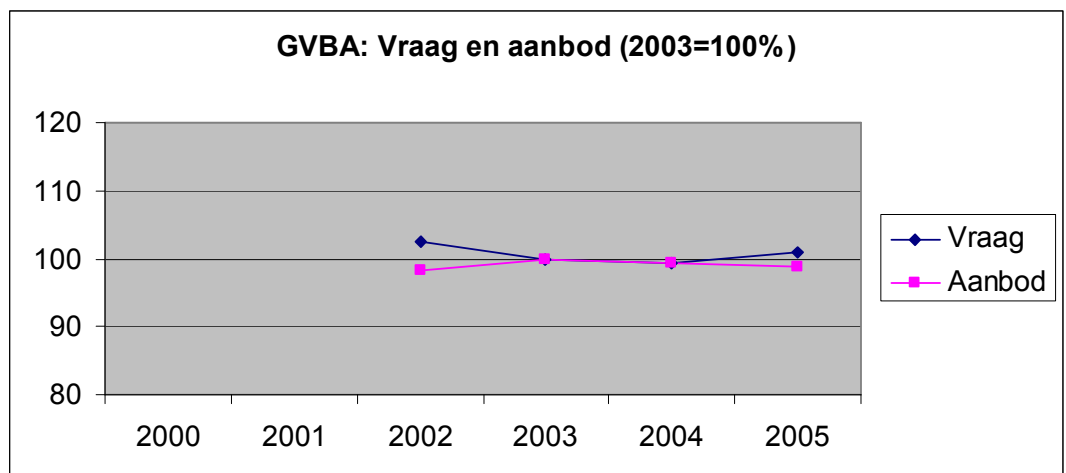
Stap		Stadsregio Amsterdam	Stadsgewest Haaglanden	Stadsregio Rotterdam	Stadsregio Utrecht
Asset management	De overheid/beheerder heeft asset management van railmaterieel en -infrastructuur geïmplementeerd.	Nee	In ontwikkeling	Eigendom bij gemeente Stadsregio is beheerder	In ontwikkeling / nvt
Aanbesteding vervoersconcessies	De stadsvervoerconcessies zijn openbaar aanbesteed.	Bus, tram en metro 2012	Bus 2009 rail 2017	Bus 2009 rail 2017	Bus 2012
ONTWIKKELING					
BEDRIJF					
Bedrijfsmatige aansturing	Het bedrijf wordt uitsluitend aangestuurd op basis van bedrijfsplannen en bedrijfsmatige criteria, uitgaande van de concessieovereenkomst.	Ja	Ja	Ja	Ja
Financiële ontvlechting van modaliteiten	Binnen het bedrijf is de exploitatie van tram, bus en metro financieel ontvlochten met het oog op gescheiden aanbestedingen van bus en railmodaliteiten en de plicht per 1-1-2007 (volgens WP2000) om gescheiden financiële informatie te kunnen leveren.	In ontwikkeling	In ontwikkeling	In ontwikkeling	nvt
Marktconforme prijs	Productiviteit, arbeidsvoorwaarden en kosten zijn op een marktconform niveau gebracht.	In ontwikkeling	In ontwikkeling	In ontwikkeling	In ontwikkeling

Toelichting:

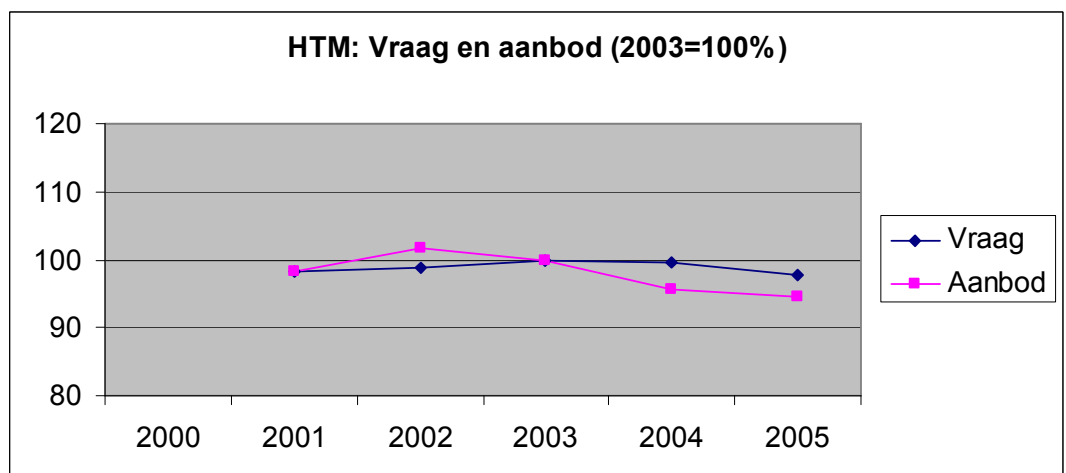
(1) Met name op het gebied van contractvormen en de wijze van concessiebeheer, monitoring en controle vertonen de stadsregio's verschillen in kennis en ervaring. Middels uitwisseling kunnen de stadsregio's van elkaar leren en profiteren van elkaars ervaringen. Deels gebeurt dit al.

J. Ontwikkeling vraag en aanbod per bedrijf

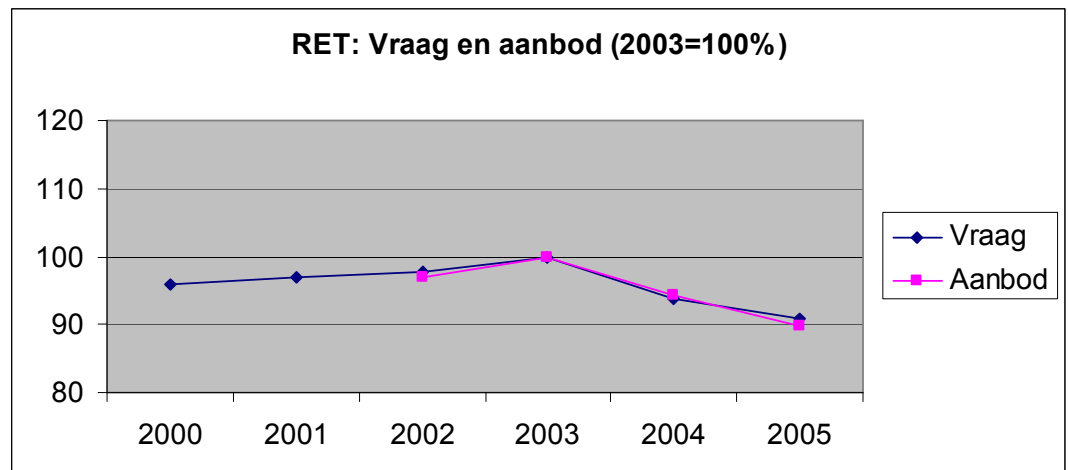
Onderstaande grafieken geven per bedrijf de ontwikkeling van vraag en aanbod weer. Alle waarden zijn omgerekend in indexcijfers waarbij het resultaat voor 2003 op 100% is gesteld. De grafiek geven per bedrijf de trend weer maar zijn *niet* geschikt om de bedrijven onderling te vergelijken.



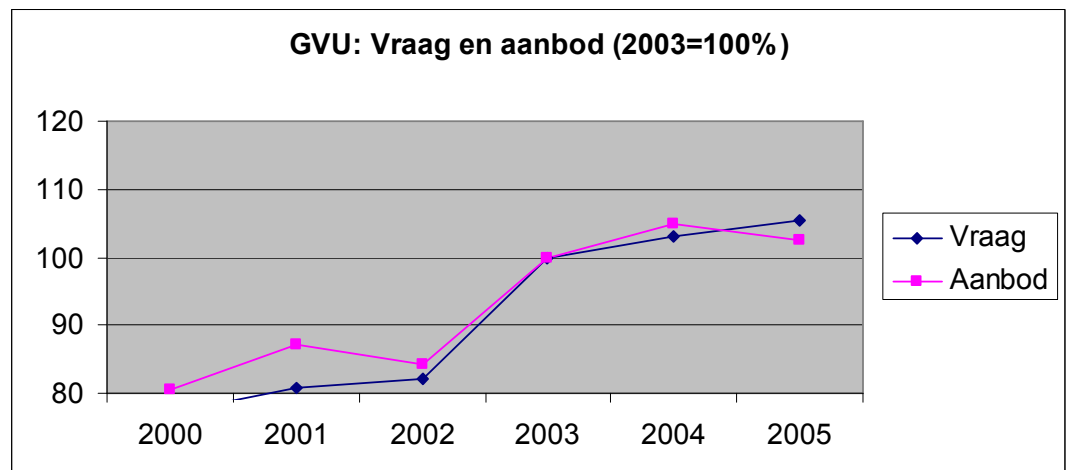
Uit deze grafiek kan worden afgeleid dat van 2002 naar 2003 de vervoervraag daalt. Vanaf 2003 stijgt de vraag weer en daalt het aanbod met enkele procenten. De bezettingsgraad zal daardoor moeten zijn toegenomen.



Uit deze grafiek kan worden afgelezen dat vanaf 2003 het aanbod meer daalt dan de vraag, waardoor de bezettingsgraad toegenomen moet zijn



Uit deze grafiek kan worden afgeleid dat tussen 2000 en 2002 de vervoervraag nog licht groeit. Vanaf 2003 laten zowel vraag als aanbod een forse daling zien, in de orde van grootte van 10% (vooral het vervoer op het tram- en busnet neemt sterk af).



Uit deze grafiek kan worden afgeleid dat sinds 2002 zijn vraag en aanbod met zo'n 20% gestegen. Dit is een gevolg van de uitbreidingen van GVU naar Leidsche Rijn en overname van het vervoer naar Maarssenbroek. In 2005 is het aanbod onder invloed van bezuinigingen verminderd.

K. Reactie vervoerbedrijven

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de bedrijven gevraagd een schriftelijke reactie te geven op dit rapport.

Bijgaand:

- brief GVB (met een brief van ROA als bijlage)
- brief HTM
- brief RET



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
De heer drs. P.J. Langenberg
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

GVB Exploitatie BV
Postbus 2131
1000 CC Amsterdam
T 020 4608080
www.gvb.nl
KvK 34259721

Datum 6 september 2007
Onderwerp benchmark

Uw contact J.G. Kroon
Afdeling GVB
Doorkiesnummer 020 4608001
Oms kenmerk 200707101180
Uw kenmerk 2007/6580
Bijlagen 1

Geachte heer Langenberg,

In uw brief 2007/6580 vraagt u ons een schriftelijke reactie te geven op het conceptrapport "Benchmark GVB, HTM, RET, GVU", de versie van 2 augustus 2007. We hebben een eerdere versie besproken met InnoV en een aantal van onze opmerkingen is overgenomen. Voor zover dat niet is gebeurd beperken we ons tot 2 inhoudelijke opmerkingen en 2 meer fundamentele.

1 Metrokosten en sociale veiligheid

De tekst op blz 10 geeft goed aan wat de invloed van het Amsterdamse beleid met betrekking tot sociale veiligheid uitmaakt. Jammer genoeg staat daarover in de conclusie op blz 18 niets terwijl die beleidsinvloed groot is.

2 Vergelijking bus in stads- en streekvervoer.

Op blz 6 staat dat in de concessies Waterland en Zaanstreek nieuw materieel, meer vervoer, en meer opbrengsten zijn geboden, ontwikkelingen die zich in het stedelijk vervoer niet of in mindere mate hebben voorgedaan. In conclusie 7 op blz. 18 staat dat vergelijking van GVB-bus met de aanbestede streekbusconcessies Waterland en Zaanstreek grote verschillen laat zien in de ontwikkeling van vraag, aanbod, reizigersopbrengst (is dat iets anders dan vraag?) en overheidsbijdrage.

Zowel lagere overheidsbijdrage als groter aanbod noemen is ons inziens een dubbel telling. Een contractprijs kan lager zijn dan in een vorige concessieperiode, maar daarnaast zijn méér dru's dan in de vorige periode niet gratis.

In het bestek voor de concessie Amsterdam 2006 t/m 2011 is niet gevraagd om zoveel mogelijk dru's voor hetzelfde geld, maar een zo laag mogelijke prijs voor ongeveer dezelfde dru's. De opdrachtgever heeft er niet voor gekozen om voor de gunningswinst meer dru's te kopen.

Bezoekadres Arlandaweg 100
1043 HP AMSTERDAM



Datum 6 september 2007
 Ons kenmerk 2007101180
 Pagina 2 van 3

In hetzelfde bestek zat geen prikkel (anders dan impliciet die van de kaartopbrengst) om meer vraag te genereren. Kennelijk vond de opdrachtgever dat niet nodig ¹.
 In het bestek stonden eisen met betrekking tot leeftijd van bussen en daaraan is in de aanbidding voldaan.²

3 Ontwikkeling streekvervoer vs dat in de steden.

Op blz.'n 6 en 7 en in de conclusies op blz. 18 wordt gesteld dat de efficiency van de streekvervoerders zich sneller heeft ontwikkeld dan die van de stadsvervoerders. Het is jammer dat dat niet getalsmatig wordt onderbouwd. Dat er verschil was en is in productiviteit en daarmee in efficiency herkennen we. Dat het tempo waarin efficiency verbetert ook verschil staat voor ons niet vast, in elk geval niet waar het GVB betreft.
 We nemen aan dat er ook voor streekvervoer URS gegevens beschikbaar zijn tot aan eerste aanbesteding, en de mogelijkheid om te onderbouwen er dus is.

4 De aanpak van de benchmark mbt bus.

Vanwege de verkoop van GVU, en de beoogde aanbesteding van bus in Den Haag en Rotterdam³, wordt alleen ingegaan op de bus van GVB.

Het was goed mogelijk geweest de ontwikkelingen van deze bedrijven voor bus op een rij te zetten maar dat is niet gebeurd en dat kunnen we ons voorstellen.

Waar we meer moeite mee hebben is dat over de beschouwde periode streek bus en GVB bus niet zijn vergeleken.

Als vergelijkingsmateriaal dienen streekaanbestedingen van alleen de stadsregio Amsterdam voor concessies die grotendeels buiten de te beschouwen periode 2001 – 2005 vallen.

Gezien de conclusies die daaruit getrokken worden vinden we dat een te magere basis.

Van de kosten van de streekbusbedrijven is kennelijk niets bekend, die worden afgeleid uit de prijzen, voor wat die waard zijn: we veronderstellen dat de streekvervoerders er grote waarde aan hechten in Amsterdam binnen te komen en dat dat in de prijs is terug te vinden.

Het is echter überhaupt de vraag wat de relevantie van deze vergelijking is.

Voor de gunning van de concessie Amsterdam voor de periode 2006 t/m 2011 heeft de Stadsregio een creatieve gesimuleerde aanbesteding georganiseerd. GVB moest blind bieden: Het bod is vergeleken met een bij GVB onbekende marktprijs die de stadsregio naar wij begrijpen heeft geconstrueerd op basis van onderliggende kostendrijvers. Als GVB te weinig punten zou scoren zou er openbaar worden aanbesteed.

De Stadsregio beoordeelde de bieding van GVB als marktconform en er werd verder onderhandeld om wijzigingen in het PvE en de voorwaarden te verwerken.

¹ Het is ook de vraag of dat in een stedelijke omgeving gewenst is: groei stimuleren betekent mensen van de fiets halen of het maken van reizen die nu niet gemaakt worden bevorderen. Autoverkeer (klein aandeel in modal split) wordt beperkt door congestie en parkeerproblemen

² De gemiddelde leeftijd van de GVB bussen was laag.

³ Dit is niet de plaats om in te gaan op de vraag of dit doorgaan of niet en wat dat betekent voor deze benchmark



Datum 6 september 2007
Oms kenmerk 2007101180
Pagina 3 van 3

De Stadsregio beschrijft dit op blz. 1 van haar brief 2006/086/rvdp aan de Minister van 19 januari 2006¹.

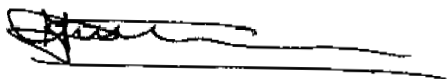
In dezelfde brief staat op blz. 3 dat het contract een voldoende mate van marktconformiteit waarborgt en dat de stadsregio geen aanleiding ziet voor een nieuwe taakstelling.

Nu is in een nieuwe markt marktconformiteit uiteraard een bewegend doel. De aanbestedingsresultaten Waterland en Amstelland Meerlanden tonen dat aan zo maken we op uit het rapport. Het is GVB duidelijk dat om in 2011 een kans te maken om te winnen zonder structureel in verliezen te geraken er grote volgende stappen nodig zijn, en die worden gezet.

Tot zover ons commentaar.

Tot slot willen we opmerken dat we ons aansluiten bij datgene wat RET in haar brief BAD/4033273DJV van 27 augustus schrijft over het verschil tussen een best practice en het theoretisch maximum haalbare.

Met vriendelijke groet,



J.G. Kroon
algemeen directeur

¹ Zie bijlage

VERZONDEN 24 JAN, 2006

Regionaal Orgaan Amsterdam



aan
de minister van Verkeer en Waterstaat
mw. K. Peijs
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

datum : 19 januari 2006
uw kenmerk : DGP/MDV/U.05.02414
ons kenmerk : 2006/086/rvd
bijlage(n) : -
onderwerp : Aanbestedingsplicht Openbaar Vervoer
inlichtingen : 020-5273723

Mevrouw de minister,

Alvorens in te gaan op de in uw brief van 11 november jl. gestelde vragen aan het dagelijks bestuur als concessieverleners stellen wij er prijs op u op hoofdlijnen te informeren over het proces dat afgelopen jaren gevolgd is om tot de concessie met het GVB Amsterdam voor de periode 2006-2011 te komen.

Proces op hoofdlijnen

Op 24 juni 2004 is door het ROA besloten om tot onderhandse gunning aan het GVB over te gaan, mits dit onder marktconforme voorwaarden kon plaatsvinden en mits dit past in het beleid van uw ministerie. Het ROA heeft in het onderhandse gunningsproces een benchmark uitgevoerd en elementen van een openbare aanbesteding geïntroduceerd om het GVB tot scherpe prijsstelling te prikkelen. In fase 1 van het onderhandse gunningsproces heeft het GVB aan het ROA aan moeten tonen marktconform te werken. Het resultaat is dat het GVB - voor hetzelfde vervoer - in 2008 structureel € 18,7 mln. (prijspeil 2004) minder zal ontvangen dan in 2005. In de vorige concessieperiode 2001-2005 is de subsidie reeds structureel met ca. € 35 miljoen gedaald. Het ROA heeft de bieding van het GVB beoordeeld als marktconform en heeft zich daarom verbonden om de Amsterdamse concessie ook na 31 december 2005 aan het GVB te gunnen.

Na een uitvoerig onderhandelingsproces is op 7 juli 2005 een overeenkomst gesloten tussen de directie van GVB en ons dagelijks bestuur, waarbij partijen tot overeenstemming zijn gekomen over de voorwaarden waaronder de concessie Amsterdam op 1 januari 2006 aan het GVB wordt gegund.

Op 15 december 2005 is door het dagelijks bestuur een concessie verleend aan het GVB voor een periode van 3 jaar tot eind december 2008 met een optie tot verlenging met 3 jaar (tot 31 december 2011). Dit geeft het GVB het exclusief recht om OV per bus, (snel)tram en metro, alsmede de activiteiten voor Sociale Veiligheid en beheer en onderhoud aan de Amsterdamse railinfrastructuur te verrichten. Overeenkomstig het bepaalde in het concessiebesluit van het ROA d.d. 19 januari 2006 aan het GVB maakt het ROA van deze optie gebruik, tenzij:

- een bepaling en/of aanwijzing van het bevoegd gezag gesteld bij of krachtens (alsdan) geldende regelgeving zich daartegen verzet;

Wespersstraat 111 1018 VN Amsterdam

Postbus 626 1000 AP Amsterdam

T 020 527 3700 F 020 527 3777

www.roa.nl E-mail regiohuis@roa.nl

Regionaal Orgaan Amsterdam

- sprake is van een structurele overtrekking dan wel het GVB anderszins de geldende afspraken over de periode 2006-2008 niet is nagekomen;
- de concessiehouder niet voldoet of heeft voldaan aan de in wet- en regelgeving gestelde eisen en/of voorwaarden voor onderhandse gunning van de Concessie;
- reeds overeenkomstig artikel 7 lid van de Concessie, dan wel het Concessiebesluit, is vervallen of ingetrokken.

Voorts is verlenging na 2008 niet aan de orde indien de gemeente Amsterdam niet voldoet aan de eis die u stelt voor verzelfstandiging van het GVB (per 1 januari 2007).

Onze antwoorden op uw vragen aan de concessieverlener luiden als volgt:

- 1) Van welke optie (2009/2017 railvervoer versus alle modaliteiten per 2012) gebruik gemaakt zal worden?

Het dagelijks bestuur van het ROA is van mening dat de gunning aan het GVB idealiter moet resulteren in een concessie van 6 jaar.

Dit streven is altijd naar u en de Tweede Kamer gecommuniceerd. Vanwege de voorwaarde van externe verzelfstandiging van het GVB per 1-1-2007 (als NV of BV) is de concessie verleend voor 3 jaar met een optie (onder voorwaarden) voor nog eens drie jaar. Als aan alle voorwaarden kan worden voldaan, maakt het ROA darhalve gebruik van de optie om alle modaliteiten pas per 1 januari 2012 aan te besteden. Het ROA gaat ervan uit dat het gemeentebestuur van Amsterdam dan echter wel tijdig heeft besloten om het GVB per 1 januari 2007 extern te verzelfstandigen.

- 2) Hoe zal de concessieverlener bij aanbesteding in 2012 tegemoet komen aan de voorwaarden genoemd in de motie Hofstra?

Alders in te gaan op de verschillende voorwaarden van de motie Hofstra, zal het ROA eerst een algemene opmerking willen maken. Het ROA interpreteert de motie Hofstra dat in ieder geval alle drie de modaliteiten moeten zijn aanbesteed per 1-1-2012, waarbij het de vrijheid van de concessieverlener is op welke manier dat het beste kan worden gedaan. Het ROA zal de komende jaren nader onderzoeken welke type aanbesteding en welke concessie-indeling de meest voordelige en vervoerkundig beste aanbestedingen zullen opleveren.

Een analyse van de reizigersstromen, de wensen van de reiziger en een efficiënte besteding van de overheidsmiddelen zullen daarbij richtinggevend zijn. Het kan zijn dat op ROA-schaal een herindeling van de concessies gaat plaatsvinden, die gebaseerd is op bijvoorbeeld reizigersstromen in plaats van gemeentegrenzen, zoals thans het geval is. Ook een lijnaanbesteding behoort tot de mogelijkheden zoals dit op dit moment onderzocht wordt voor de Zuidtangent. Een in maart 2004 in opdracht van het ROA uitgevoerde onderzoek van bureau KMPG wees uit dat een keuze voor een model met een concessie tram, een concessie metro en een of meerdere busconcessies gunstige perspectieven biedt.

Wij benadrukken dat het DB ROA nog geen standpunt heeft ingenomen over de wijze waarop de aanbesteding(en) van de concessie Amsterdam per 1-1-2012 moet(en) worden vorm gegeven. Het ROA zal zich uiteraard wel tijdig aan een wettelijke verplichting tot openbaar aanbesteden houden.

De motie Hofstra bevat meerdere onderdelen waar wij achtereenvolgens zullen ingaan:

- a) Externe verzelfstandiging van het GVB per 1-1-2007
Ten aanzien van de eis van externe verzelfstandiging zijn wij van oordeel dat de positionering van het GVB een verantwoordelijkheid is van de eigenaar (Amsterdam)

en niet van het ROA¹. Uiteraard raakt de besluitvorming van Amsterdam direct de positie van het ROA. Het ROA heeft de gemeente daarom reeds gewezen op het risico dat het ROA - naar huidig Inzicht - zonder externe verzelfstandiging van het GVB per 1 januari 2007 genoodzaakt is het busvervoer aan te besteden. Het DB ROA zal zich begin 2006 beraden op het vraagstuk van de voorbereiding voor de aanbesteding van het busvervoer in de Amsterdamse concessie. Ook het besluit om, indien de eigenaar (Amsterdam) kiest voor verzelfstandiging van het gemeentevervoerbedrijf, meer dan 50 procent van de aandelen te vervreemden behoort tot de competentie van het gemeentebestuur van Amsterdam.

- b) In de periode 2006-2012 ontwikkelt de doelmatigheid bij betreffende vervoerder zich volgens een door de minister te formuleren kwantitatieve taakstelling. In de periode 2002-2005 is de overheidsbijdrage als gevolg van doorgevoerde kostenreducties reeds structureel met € 35,6 mln. (prijspeil 2004) verlaagd. In totaal zal over de periode 2002-2008 derhalve een verlaging van de rijksbijdrage van bijna € 55 mln. (prijspeil 2004) gerealiseerd zijn. Hiermee hebben het ROA en de gemeente Amsterdam een groot deel van de Rijksbezuinigingen kunnen opvangen, terwijl het voorzleningsniveau vrijwel in tact gebleven is. Ook zijn de besparingen ingezet om de kosten van uitbreiding van het voorzleningsniveau (bijv. de tram naar IJburg en verlenging tramlijn naar het Oostelijk Havengebied) te financieren.

Naast een lagere prijs voor dezelfde kwaliteit heeft het ROA tal van andere zaken doorgevoerd die de prestaties van het GVB zal moeten doen toenemen. Er is een nieuw programma van elsen vastgesteld die het netwerk logischer moet maken voor de klant en een beter voorzleningsniveau biedt. Daarnaast zijn de voorwaarden waaronder het vervoer moet worden aangeboden aangescherpt, is de Bonus/Malus-regeling verscherpt en is de malus gevoeligheid van veel kwaliteitsaspecten vergroot. Het contract waarborgt daarmee een voldoende mate van marktconformiteit.

Naast de in het contract opgenomen taakstelling voor kostenreductie zien wij geen aanleiding voor een nieuwe taakstelling die zich niet verhoudt tot de in het voorgaande aangedulde taakstelling welke het ROA en GVB zijn overeengekomen.

- c) De concessieverlener neemt alle overige besluiten die nodig zijn om te kunnen aanbesteden

Het ROA bereidt zich voor op de aanbesteding van zowel de onderdelen bus, tram en metro en neemt daartoe alle voor een kansrijke aanbesteding noodzakelijke besluiten die te maken hebben met haar verantwoordelijkheid als aanbestedende dienst. Echter, het ROA behoudt zich het recht voor om in 2012 op basis van een evaluatie van de huidige ROA-concessie-indeling te bezien op welke wijze de concessie Amsterdam gegeven de belangen van kwaliteit en doelmatigheid in één of meer delen moet worden aanbesteed. Dit besluit over de wijze waarop de aanbesteding vorm gegeven wordt (Integraal, of per deelconcessie; of per modaliteit) is de keuze van het ROA-bestuur.

Indien niet aan de voorwaarde van verzelfstandiging voldaan wordt, dient het busvervoer per 1-1-2009 te zijn aanbesteed. Het Dagelijks Bestuur zal zich begin 2006 buigen over deze vraag en bezien welke voorbereidingsactiviteiten opgestart moeten worden.

¹Zie de brief van de Wethouders Verkeer en Vervoer en Bedrijven van de gemeente Amsterdam van 10 februari 2005, nr. 2005/2077, alsmede de brief van 10 februari 2005, kenmerk 2005/079/NvP, van onze portefeuillehouder Voorbereiding aanbesteding concessie Amsterdam, de heer L. Verbeek.

- d) Indien gekozen wordt voor het maatwerk van de 'variant 2012', dan is de regering gevraagd te bewerkstelligen dat 10% van het vervoer in 2009, integraal in een deelgebied, wordt aanbesteed dan wel 10% van de aandelen wordt vervreemd.

Als het GVB zich aan de voorwaarden houdt die het ROA heeft gesteld, dan ziet het ROA geen directe aanleiding om 10% van het vervoer van de Amsterdamse concessie aan te besteden. Bij het uitblijven van een tijdige externe verzelfstandiging, of wanneer het GVB haar contractuele verplichtingen niet nakomt, ontstaat er een andere situatie.

Alsdan zal worden bezien hoe gehandeld moet worden.

Een eventuele beslissing tot (gedeeltelijke) verkoop van aandelen van het GVB is, zoals eerder gemeld, een aangelegenheid van de gemeente Amsterdam.

- 3) Maakt de concessiegever gebruik van het uitstel van 3 jaar bij verkoop van meer dan 50% van de aandelen

Het ROA dient voor zowel de optie dat het busvervoer per 1-1-2009 moet worden aanbesteed als voor de optie dat al het Amsterdamse vervoer per 1-1-2012 moet zijn aanbesteed, tijdig zijn maatregelen te treffen. Omdat de doorlooptijd van een "eenvoudige" busaanbesteding minimaal twee jaar bedraagt, zal het ROA reeds in 2006, het komende concessiejaar, moeten anticiperen op deze verplichting, hangende de besluitvorming in Amsterdam over de verzelfstandiging van het GVB. De doorlooptijd van een eventuele aanbesteding van alle modaliteiten gelijktijdig schatten wij zeker in op 3 à 4 jaar, mede gezien de minimaal benodigde periode voor implementatie van 1 à 1½ jaar.

Ontvlechting

Het ROA heeft begin 2004 mede met het oog op het voorkomen van de schijn van verstengeling van belangen een herverdeling in het dagelijks bestuur doorgevoerd. Daardoor is de verantwoordelijkheid voor de voorbereiding van de aanbesteding o.g. onderhandse gunning van de concessie Amsterdam van de portefeuillehouder Openbaar Vervoer in het ROA, tevens wethouder van Verkeer in het college van B&W van Amsterdam, overgedragen aan een niet-Amsterdamse portefeuillehouder, de heer Verbeek. Om de door u noodzakelijk geachte organisatorische en boekhoudkundige splitsing te realiseren die nodig is om te voorkomen dat het GVB niet zou kunnen meedingen naar een aanbesteding van (een deel van) de thuismarkt zijn voor één gelijke, non-discriminatoire en transparante aanbesteding maatregelen nodig, die de onafhankelijkheid van het aanbestedingsproces ondersteunen. Wij zullen alle noodzakelijk maatregelen treffen om te voorkomen dat onze besluitvorming m.b.t. de aanbesteding wordt gecompromitteerd.

Van belang is voorts dat het ROA ervoor heeft gekozen om met het aflopen van de huidige concessie per 1 januari 2008 ook het gemandateerde opdrachtgeverschap van Amsterdam te beëindigen. Voor de periode daarna kiest het DB-ROA ervoor om het bestuurlijke primaat en de regie die hoort bij het opdrachtgeverschap voor de concessie Amsterdam te beleggen bij het ROA. Daarmee wordt de onduidelijkheid over de verantwoordelijkheid voor het Amsterdamse openbaar vervoer maximaal beperkt. De juridische constellatie waarbij de gemeente Amsterdam zowel opdrachtgever als opdrachtnemer is van het stedelijk vervoer is daarmee ten einde gebracht.

Het nu gekozen regionaal model komt overeen met de wijze van aansturing in de overige ROA-concessies. Het gaat om de contracten voor Exploitatie, Sociale Veiligheid, Beheer en Onderhoud. Voor het laatste pakket wordt - mede omdat de gemeente elenaar is van de OV-Infrastructuur - gekozen voor een regeling waarbij de uitoefening van de bevoegdheden

Regionaal Orgaan Amsterdam

en het toezicht voor beheer en onderhoud wordt ingebracht door de gemeente Amsterdam op basis van een convenant met het ROA.

Benchmark

Voor het honoreren van uitstel van de aanbestedingsplicht stelt u dat naast de zelfstandig van GVB ook dient te worden meegewerkt aan een benchmark om de marktconformiteit te verbeteren, opdat een doelmatige besteding van overheidsgelden wordt gerealiseerd. Samen met onze collega-opdrachtgevers van de overige gvb's is in beginsel afgesproken dat er een benchmark wordt ontwikkeld, als instrument om de taakstelling voor de gvb's onderling te vergelijken. Het gaat daarbij om een meting van de factoren die bepalend zijn voor de prijs-/kwaliteitsverhouding van de zittende vervoerders.

Overigens kan een dergelijke nieuwe benchmark geen argument zijn om de onlangs tussen ROA en het GVB contractueel vastgelegde afspraken op basis van marktconformiteit van het GVB terzake van de exploitatie, de sociale veiligheid en het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur terzijde te schuiven.

Reciprociteit

In het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet Personenvervoer met betrekking tot de reciprociteit wordt (in artikel 109 lid 1, sub a) een voorstel gedaan om tegemoet te komen aan het probleem dat een gemeentelijk vervoerbedrijf niet mag meedingen naar de eigen vervoersconcessie op het moment dat de markt van het (moeder)bedrijf niet of niet in voldoende mate is aanbesteed.

Het ROA is er zich van bewust dat het aan de concessieverlenende overheid is om de thuishmarkt voor concurrentie open te stellen en zo de weg te bereiden voor het betreffende GVB om mee te dingen naar de aanbesteding van concessies elders.

Van belang is dat het moment van notificatie (volgens de Wet op de Economische Mededinging) wordt bepaald op een redelijke termijn voorafgaand aan de startdatum voor de daadwerkelijke exploitatie. Dat moment van notificatie van de aanbesteding is een juridisch besluit dat een afdwingbare verplichting tot aanbesteding voor een concessieverlener creëert.

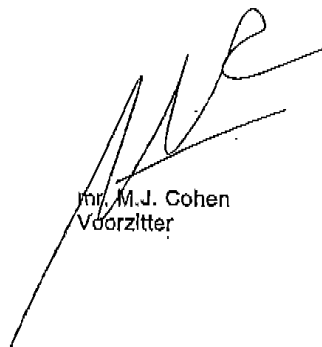
Vóóralnog zijn er duidelijke afspraken gemaakt met het GVB over de komende concessieperiode en hebben wij geen aanleiding om vóór eind december 2011 een openbare aanbesteding te initiëren. Dit kan slechts anders zijn als niet wordt voldaan aan de eerder genoemde voorwaarden.

Hoogachtend,

Dagelijks Bestuur van het Regionaal Orgaan Amsterdam,



drs. A. Joustra
Secretaris



mr. M.J. Cohen
Voorzitter

Pagina 5



Directeur Marktontwikkeling en Decentraal Vervoer,
De heer drs. P.J. Langenberg
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Postadres
Postbus 28503
2502 KM Den Haag
E-mail: info@htm.net
Afdeling/bezoekadres

Datum	uw brief van / kenmerk	behandeld door
10 september 2007	2007/6580	Drs. J.M. Sielcken RC
Betreft	ons kenmerk	e-mail
Conceptrapportage Benchmark	N445078	j.m.sielcken@htm.net

Geachte heer Langenberg,

In uw brief van 7 augustus 2007 heeft u ons gevraagd schriftelijk te reageren op de conceptrapportage Benchmark GVB-en van het Bureau Inno-V.

Reeds in een eerder stadium hebben wij uitgebreid gereageerd op een conceptrapport. Wij constateren dat een aantal opmerkingen is overgenomen. Wij kiezen ervoor om deze reactie te beperken tot drie opmerkingen.

In het rapport worden ontwikkelingen en conclusies voor bus, tram en metro door elkaar gepresenteerd. Ook lijken meningen en feiten soms door elkaar te lopen. Zo wordt bijvoorbeeld onder het hoofdstukje productiviteit (pagina 13) een conclusie getrokken op basis van het cijfermateriaal van de concessie Waterland en Zaanstreek en GVB-bus. Vervolgens wordt gesteld dat de conclusie waarschijnlijk ook geldt voor metro en tram, hoewel dat niet is onderzocht.

Naar onze mening zou het de kwaliteit van de benchmark vergroten als een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende vervoersmodaliteiten en geconstateerde feiten meningen separaat worden weergegeven.

In 2005 heeft HTM een nieuw (financieel) contract gesloten met het stadsgewest Haaglanden voor de uitvoering van het bus- en railvervoer voor de periode 2006-2011. Dit contract voorziet in een daling van de overheidsbijdrage van Haaglanden, een jaarlijkse taakstellende verhoging van de reizigersinkomsten en een scherpe aanbidding voor het rijden van RandstadRail. De marktconformiteit van onze bieding voor RandstadRail is destijds door een onafhankelijke accountant onderzocht en vastgesteld.

Als gevolg van dit nieuwe contract heeft HTM een efficiencyprogramma gestart dat heeft geleid tot een jaarlijkse besparing van € 19 miljoen in 2007. Een belangrijk onderdeel van deze efficiencyverbetering vormt onze nieuwe CAO, die onder andere heeft geleid tot een productiviteitsverbetering bij ons personeel van 15 tot 20%.

De effecten van deze efficiencyoperatie vallen grotendeels buiten de scope van de benchmark.

Onze laatste opmerking betreft de vergelijking op basis van best practice "Best 1" en "Best 2". Wij hebben ervaring met het principe van een internationale best practice (opgesteld door McKinsey en Deloitte) en wij weten dat een vergelijking op basis van best practice een behoorlijke toegevoegde waarde kan hebben bij het bepalen van het verbeteringspotentieel.

HTM hoofdkantoor
Tel 070 374 9000
Website: <http://www.htm.net>

Postbank
Rek.nr. 153904
ING Bank Den Haag
Rek.nr. 67-28.98.640



HTM

Pagina: 2 Van 2

In deze benchmark worden de best practices bepaald door uit de opgegeven kostprijsopstellingen steeds de laagste kostensoort te selecteren (met een correctie voor de ouderdom van de voertuigen). Het is ons niet duidelijk hoe in deze exercitie is omgegaan met de verschillende kostentoe rekeningsmethodieken die bedrijven hanteren en wat de effecten zijn van de verschillen in de gemiddelde snelheid op de integrale systeemkosten van de tram. Wij zien deze exercitie als een start voor een interessante discussie.

Kortom, wij zijn van mening dat op basis van deze benchmark geen conclusies kunnen worden getrokken.

Hoogachtend,



Ir. G.A. Kaper
Algemeen directeur

HTM hoofdkantoor
Tel 070 374 9000
Website: <http://www.htm.net>

Postbank
Rek.nr. 133904
ING Bank Den Haag
Rek.nr. 67.28.98.640

Algemene inkoopvoorwaarden
Gedeponeerd K.v.K. Haaglanden 19/07/95





beschikbaar
Digitaal
beschikbaar

Openbaar vervoer	
reg.nr.	VENW/DCP-2007
	7206
29 AUG 2007	
MDV/BBM	
R	Koolen
dossier VENW/DCP/24831	

Openbaar Vervoerbedrijf

hoofdkantoor
Vasteland 80
Rotterdam

postbus 112
3000 AC Rotterdam

tel (010) 447 69 11
fax (010) 285 10 00

e-mail INFO@RET.NL
website WWW.RET.NL

De directeur marktontwikkeling en decentraal vervoer
ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw brief d.d.	afdeling BAD	telefoon 010 - 447 6911
uw kenmerk	ons kenmerk BAD/4033273DJV	doorkiesnummer 010 - 447 5317
Onderwerp: concept rapport benchmark GVB-en	bijlage(n) geen	datum 27 augustus 2007

Geachte heer Langenberg,

Naar aanleiding van de ons toegezonden concept benchmark rapport van de vier GVB's, stuur ik hierbij mijn reactie. Wij volstaan met twee kanttekeningen.

In de eerste plaats wijzen wij erop dat de kwantitatieve beschrijving van de ontwikkelingen betrekking heeft op de jaren 2000 t/m 2005. Het beeld dat daaruit naar voren komt herkennen wij in grote lijnen. Wat hierin nog niet is meegenomen, is het feit dat het gemeentebestuur eind 2004 het bureau McKinsey onderzoek heeft laten uitvoeren naar de kostenstructuur van RET. Dit onderzoek gaf aan dat bij RET een efficiencyverbetering van € 41 mln. mogelijk was. Naar aanleiding hiervan heeft het college van B&W de RET opdracht gegeven om met ingang van de begroting 2006 een eerste tranche verbeteringsmaatregelen van € 25 à 30 mln. door te voeren.

Tevens is de RET een traject van ingrijpende veranderingen gestart: nieuwe directie, reorganisaties, kostenverlaging, etc. In de bieding van RET aan de opdrachtgever is vanaf 2006 deze kostenverlaging gerealiseerd. In de bieding voor 2007/2008 is een aanvullende kostenreductie van € 14 mln. doorgevoerd, maar in de periode waarop deze benchmark van toepassing is (tot 2005), komt deze efficiencyverbetering bij RET (uiteraard) nog niet tot uiting. In totaal realiseert RET na 2005 inmiddels een kostenreductie van meer dan € 40 mln. tot 2008. Tegelijkertijd realiseert RET een uitbreiding van het OV-aanbod in vergelijking met 2005. Een ontwikkeling, die we na 2008 doorzetten.

RET vervolg op brief nr. BAD/4033273/DJV

-2-

Een tweede opmerking betreft de vergelijking met "best 1" en "best 2". De wijze waarop bedrijven kosten alloceren verschilt namelijk per bedrijf. Kosten die bij het ene bedrijf wat lager zijn dan bij de andere, kunnen soms verklaard worden door een andere kostenverdeelmethodiek. Die kosten zijn dan wel gemaakt, maar zijn ergens anders geboekt. Door bij het best 1 model steeds de laagste kosten van de bedrijven te nemen, kan een te optimistisch beeld worden gecreëerd. Ook de vergelijking met de productiviteit die bij het streekvervoer mogelijk is (best 2 model) gaat voorbij aan het feit dat er belangrijke, historisch gegroeide verschillen in de CAO tussen stad- en streekvervoer zijn, bijvoorbeeld op het punt van de arbeidsduur. Deze verschillen vormen het grootste deel van het lagere kostenniveau van de berekeningen. Ook na een aanbesteding zullen deze hogere kosten bij het stadsvervoer door een ander bedrijf blijven gelden op basis van de geldende wettelijke garanties voor het personeel. Deze kunnen, ook na een aanbesteding, alleen nadat werkgever en werknemersorganisatie daarover overeenstemming hebben bereikt, gewijzigd worden. Om van een best practice te spreken, gaat ons te ver. Geen enkel bedrijf realiseert dat. Een theoretisch, ideaal model lijkt ons een betere term.

Voor het overige hebben wij geconstateerd dat enige feitelijke onjuistheden, die nog in een eerdere versie van het rapport nog stonden (o.a. dat de kaartopbrengsten bij RET in de periode 2001 t/m 2005 nagenoeg gelijk zouden zijn gebleven, terwijl in werkelijkheid sprake was van een toename van 32%) en die toen tot verkeerde conclusies aanleiding gaven, inmiddels zijn gecorrigeerd.

Met vriendelijke groeten,



P.G. Peters
algemeen directeur