

Significante besparing door aanbesteding openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag is de afgelopen jaren “inbesteed” aan de eigen vervoersbedrijven. Concurrentie als gevolg van de door het kabinet voorgenomen aanbesteding van het openbaar vervoer in de G3 levert een mogelijke besparing op van twintig procent. Als de overheid de (minimum-)kwaliteitseisen goed definieert en vastlegt, dan kan effectief op prijs worden geconcurrereerd en kan de aanbesteding een flinke besparing opleveren.

De zogenoemde inbesteding van het openbaar vervoer in de G3 heeft de afgelopen jaren conform de Europese Staatssteunregels plaatsgevonden. Deze regels schrijven onder meer voor dat de exploitatiebijdrage die de stadsvervoerders ontvangen, dient te worden gebaseerd op de kosten van de “gemiddelde, goed beheerde onderneming” (GGBO) (Altmark Arrest, 2003).

Met *corrected ordinary least squares* is een benchmarkanalyse uitgevoerd van het Nederlandse openbaar vervoer in de grote steden, ten opzichte van het openbaar vervoer in andere, West-Europese steden. Aan de hand van die benchmarkanalyse is bepaald wat de kosten zijn van de GGBO voor de uitvoering van het openbaar vervoer in de Nederlandse grote steden. Daarbij is gecorrigeerd voor verschillen in vervoersmodaliteiten tussen de steden, aangezien de kosten van tram hoger liggen dan die van bus; die van bus hoger dan metro. Daarnaast is gecorrigeerd voor niet-beïnvloedbare, externe factoren zoals het loonkostenniveau, de brandstofprijzen en het algemene prijspeil (Van Buiren en Gerritsen, 2009). De gebruikte data voor die analyse zijn uit 2001 en afkomstig van de dataset *Mobility in cities* van de International Association of Public Transport.

De jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de stadsvervoerders in de G3 wordt dus sinds 2009 vastgesteld op basis van de kosten van de GGBO. Bij aanbesteding zal niet de GGBO, maar de meest efficiënte onderneming de exploitant van het openbaar vervoer worden, ofwel de onderneming die in de aanbesteding de beste verhouding tussen prijs en kwaliteit biedt. Daarbij is het overigens cruciaal dat de (minimum-)kwaliteit goed gedefinieerd is. Alleen dan zijn prijsverschillen tussen bidders goed zichtbaar en goed te beoordelen. Ook is het cruciaal dat er sprake is van een gelijk speelveld tussen de vervoersbedrijven die deelnemen aan de aanbesteding, en dat de informatievoorsprong van de huidige vervoerders geminimaliseerd wordt. Voorts kan berekend worden welke besparing de keuze voor de meest efficiënte onderneming oplevert in termen van jaarlijkse exploitatiebijdrage.

Wat zou de besparing zijn als een aanbesteding van het Nederlandse openbaar vervoer in de G3 wordt gewonnen door de meest efficiënte partij uit een aselechte steekproef van drie West-Europese vervoerders? Dit kan berekend worden aan de hand van de uitkomsten uit de benchmarkanalyse die voor de inbesteding van enkele jaren geleden is gedaan. In een aanbesteding komt immers de onderneming met de laagste kosten bovendrijven. De benchmarkanalyse laat zien dat de aanbesteding een besparing van ongeveer twintig procent op de kosten per plaatskilometer oplevert

ten opzichte van de huidige situatie. Dat kan in mindering worden gebracht op de huidige exploitatiebijdrage die is gebaseerd op de gemiddeld efficiënte West-Europese vervoerder. Bij een totaal kostenniveau van ongeveer 1,1 miljard euro voor de G3 impliceert dit een besparing van ongeveer 224 miljoen (Van Buiren en Gerritsen, 2009).

De volgende kanttekeningen zijn bij deze getallen van belang. Allereerst is de analyse gebaseerd op een dataset uit 2001. De impliciete veronderstelling bij de berekende besparing is dat het openbaar vervoer in de Nederlandse grote steden op het niveau van de GGBO zat en is gebleven. Voorts is de verwachte besparing berekend die naar verwachting kan worden gerealiseerd als de meest efficiënte uit een aselechte steekproef van slechts drie West-Europese vervoerders het vervoer in de G3 zou uitvoeren. Dat hoeft niet representatief te zijn voor de efficiëntieniveaus van de vervoersonderneming die deelnemen aan het aan te besteden openbaar vervoer in de G3.

Aanbesteden levert de overheid een significante financiële besparing op ten opzichte van inbesteden. Die besparing volgt uit de omstandigheid dat bij een aanbesteding de exploitatiebijdrage voor het openbaar vervoer wordt berekend op basis van de kosten van het meest efficiënte vervoersbedrijf. Bij de inbesteding wordt de exploitatiebijdrage gebaseerd op een gemiddeld efficiëntieniveau. Aanbesteden loont dus, mits de aanbestedingsprocedure goed ontworpen is.

LITERATUUR

Europees Hof (2003) C-280/00 Altmark Arrest. Straatsburg: Europees Hof.
Buiren, K.H.S. van en M. Gerritsen (2009) Openbaar vervoer zonder openbare aanbestedingsprocedure of staatssteun. *ESB*, 94(4564), 428.

KOERT VAN BUIREN

Clusterhoofd bij SEO Economisch Onderzoek

MATTHIJS GERRITSEN

Onderzoeker bij SEO Economisch Onderzoek

De redactie behoudt zich het recht voor inzending voor de rubriek mening te wijzigen, in te korten, aan te passen of te redigeren ten behoeve van de leesbaarheid en argumentatie.