



DBOM in Manchester

Auteur(s):

Maas, C.J. van der
Schijndel, B.I. van
Adviesdienst Verkeer en Vervoer (ministerie van Verkeer en Waterstaat).

Verschenen in:

ESB, 84e jaargang, nr. 4198, pagina 269, 9 april 1999

Rubriek:

Beleid w ereldw tijd

Trefwoord(en):

openbaar, vervoer

Binnen Europa is Groot-Brittannië het land waar de meest vergaande en veelomvattende marktwerking in het openbaar vervoer is ingevoerd. Zo geldt er alleen in dit land op grote schaal concurrentie 'op' de weg in het busvervoer: iedereen die een buslijn wil exploiteren mag dat doen, zodat er op een en dezelfde route meerdere vervoerbedrijven actief kunnen zijn. Vervoerdiensten komen zo waarlijk op de vrije markt tot stand en niet, zoals in Kopenhagen, onder een strakke regie van een overheid (zie [ESB vorige week](#)).

Toen de regionale overheid in Manchester in 1983 besloot tot de ontwikkeling van een light raillijn, Metrolink, wilde de Britse regering dat ook in dit project enige vorm van private betrokkenheid zou komen. Het doel was een goed en snel openbaar vervoersysteem om daarmee een oplossing te bieden voor de groei van het autoverkeer en tegelijkertijd een economische impuls te geven aan het stadscentrum van Manchester. Het ging om een railverbinding die voor een deel gebruik maakt van bestaande British Railtrajecten, deels is er sprake van nieuwe infrastructuur. Private betrokkenheid was daarom zowel gewenst bij de exploitatie, als bij de aanleg en financiering van infrastructuur.

De GMPTE (Greater Manchester Passenger Transport Executive; overheidsinstantie die verantwoordelijk is voor vervoerbeleid in de regio) heeft toen gekozen voor een zogenaamd design, build, operate and maintain (DBOM)-contract. Niet alleen de uitvoering van het openbaar vervoer werd aanbesteed, zoals men in Kopenhagen heeft gedaan, maar het ontwerp, de bouw, de exploitatie en het onderhoud zijn in één contract ondergebracht. GMPTE heeft daartoe de aanbestedingsprocedure georganiseerd en de offertes beoordeeld op kwaliteit en prijs. GMPTE had specificaties omtrent zaken als verwachte prestaties, milieu-eisen en duurzaamheid gegeven. De vervoerder ontvangt geen exploitatiesubsidie van de overheid maar dient zijn inkomsten volledig uit de kaartverkoop te halen. Het bedrijfsrisico ligt dus bij de vervoerder, die ook zelf de tarieven kan vaststellen. De overheden kunnen wel subsidie geven op kaartjes voor bepaalde groepen reizigers indien dat vanuit maatschappelijk oogpunt wenselijk is. GMPTE is eigenaar van infrastructuur en materieel, en de private exploitant betaalt een bijdrage aan deze kapitaalkosten.

Zo wordt het bedrijf gestimuleerd een integrale afweging te maken: het heeft er niets aan om een goedkope constructie neer te zetten, wanneer dit later hoge onderhoudskosten met zich meebrengt. Deze constructie heeft ertoe geleid dat het project in zijn geheel gezien goedkoper wordt uitgevoerd en dat bovendien het project binnen de afgesproken tijd gereed is gekomen. De bouwer heeft er immers belang bij dat het systeem zo snel mogelijk operationeel is.

Metrolink en de DBOM-constructie hebben inmiddels hun vruchten afgeworpen. Ten eerste is er reizigerswinst. Het aantal reizigers groeide van 7,6 miljoen op de bestaande British Railtrajecten voordat Metrolink operationeel was, naar 12,7 miljoen in 1994 op het gehele Metrolink traject: een toename van 67% in de twee jaar na opening van de eerste lijn. Veel van deze reizigers komen uit de auto (Metrolink heeft ervoor gezorgd dat jaarlijks ruim 2,5 miljoen autoritten minder worden gemaakt), maar ook zijn er 0,2 miljoen nieuwe reizen gegenereerd. Er is met name sociaal-recreatief verkeer aangetrokken (buiten de spits), met als gevolg een economische opleving van de binnenstad en de winkelcentra langs de route. Ten tweede is Metrolink een commercieel succes: het maakt een jaarlijkse winst van vier miljoen pond. Toen de GMPTE bij uitbreiding van het netwerk Metrolink opnieuw aanbesteedde, heeft men dan ook een aanzienlijk gunstiger contract kunnen afsluiten. In het oude contract droegen de private partijen 5% aan de kapitaalkosten bij, in het nieuwe contract is dit meer dan 50%.

De goede resultaten zijn ten dele toe te schrijven aan de wijze van aanbesteden, maar niet alleen. De regionale overheid heeft actief flankerend beleid gevoerd, onder andere door het autoverkeer uit het centrum te weren en parkeren te beperken, en ook zijn nieuwe woon- en werklocaties langs de metrolijn gebouwd. Maar ook de marktwerking werkt goed in Manchester. De ontwikkelingsfunctie ligt duidelijk bij de vervoerder, waarbij men daarin heel ver is gegaan doordat men zelfs de bouw en aanleg van de nieuwe infrastructuur bij het bedrijf heeft gelegd. Hiermee is een kwalitatief goed openbaar vervoersysteem tegen een aanvaardbare prijs mogelijk gebleken. Deze vorm van marktwerking is toegesneden op de vorm van het project: een (gedeeltelijk) nieuw te bouwen lijn, waarvan de exploitatie betrekkelijk geïsoleerd plaats vindt (de trams hebben hun begin- en eindpunt op deze lijn), zodat het bedrijf een eigen dienstregeling kan opstellen zonder in conflict te komen met andere exploitanten. Zo'n constructie kan ook in Nederland, bijvoorbeeld bij de nieuwbouw van snelle tramverbindingen tussen forensengebieden en steden ('light rail'), een zinvolle optie zijn.

Zie ook:

[Samenwerken in Freiburg](#)

