

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
16 juni 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/u.05.01551	-
Onderwerp	
Managementaanbesteding GVB-vervoer	

Geachte voorzitter,

Conform mijn toezegging tijdens het Algemeen Overleg met de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat op 9 juni 2005 zend ik u onderstaand een nadere toelichting op de mogelijkheden en onmogelijkheden van managementaanbesteding bij de vier grote GVB'en.

#### *Managementaanbesteding*

In deze brief geef ik, gezien de in het AO aangegeven urgentie, een globale toelichting op het concept managementaanbesteding bij de GVB-en. Dit doe ik op basis van een interne, juridische verkenning, van een verkenning van de visie van de betrokken decentrale overheden en van de eerste resultaten van de wetsevaluatie Wp2000. Deze inventarisatie leert dat er een aantal varianten zijn te onderscheiden, die ik kort zal beschrijven, met daarbij enig commentaar in hoeverre deze varianten passen in de filosofie van de wet. Het is uitdrukkelijk geen uitputtende lijst.

Een veelgemaakte associatie bij het begrip managementaanbesteding is het aanbesteden van het management van een GVB door de *eigenaar* van het bedrijf, de gemeente, als een soort interim-manager. Op de lange termijn is dit géén oplossing aangezien dit niet past in de systematiek van het aanbesteden van concessies. Daarin moet immers de exploitatie van het openbaar vervoer worden aanbesteed, en niet het management van een onderneming. Ook past deze vorm niet in de bestuurlijke verhoudingen. De concessieverlener (de WGR-plusregio) is namelijk een andere partij dan de eigenaar van het GVB (de gemeente), die over het management gaat.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

Deze vorm van managementaanbesteding kan wel plaatsvinden op weg naar het bereiken van marktconformiteit in de periode vóórdát de concessie per respectievelijk 1 januari 2009 en 1 januari 2017 is aanbesteed. Dit wordt door de gemeenten echter niet overwogen. In de praktijk worden managers wel steeds vaker gecontracteerd voor bijvoorbeeld een periode van 4 jaar. Dit loopt echter niet via aanbesteding, maar op basis van vertrouwen.

Er zijn ook varianten van managementaanbesteding denkbaar die uitgaan van aanbesteding van de concessie, en dus wél passen binnen de filosofie van de Wp2000. Onderstaand zijn er enkele voorbeelden geschetst.

In één variant maakt de winnende vervoerder gebruik van de bestaande activa (zoals infrastructuur en materieel), die – na afsplitsing van het GVB – in handen van de gemeente zijn. Dit kan worden vormgegeven door bijvoorbeeld tijdelijk economisch eigendom of huur van de activa. In alle gevallen gaan de productiemiddelen na afloop van de concessie weer terug naar de overheid, die het vervolgens weer ter beschikking stelt aan een nieuwe vervoerder. Voor het personeel werkt voorsnog de personeelsparagraaf van de Wp2000, zodat het personeel verplicht mee overgaat. In principe kan ook gekozen worden voor een “uitleenconstructie” zoals bij de activa. Het verzelfstandigde exploitatiebedrijf van het GVB dat over is gebleven na scheiding van activa en exploitatie kan zelf meedingen naar de concessie. In de praktijk neigen de overheden naar deze variant. Stadsgewest Haaglanden heeft dit zelfs al contractueel met de vervoerder uitgewerkt. Ook in de regio Amsterdam is er voorkeur voor deze manier van aanbesteden. Tevens werd tijdens de hoorzitting op 28 april 2005 door de GVB-vertegenwoordiging aangegeven dat dit een uitwerking is die waarschijnlijk veelal gekozen wordt.

In een andere variant krijgt de vervoerder die de concessie wint vervolgens contractueel en middels concessievoorschriften het recht én de plicht om voor de uitvoering van de concessie gebruik te maken van het bestaande, verzelfstandigde GVB. De bestaande activa blijven in handen van en het zittende personeel blijft in dienst van het GVB. Het GVB dingt dus zelf niet mee. Een verdergaande mogelijke variant is er één waarbij naast de concessie tevens tijdelijk de vennootschapsrechtelijke zeggenschap ten aanzien van het GVB wordt aanbesteed. Hierbij is het verzelfstandigde GVB zelf mede onderwerp van de aanbesteding.

#### *Conclusie*

Managementaanbesteding is, zoals hierboven geschetst een mogelijke *invulling van* aanbesteding van concessies. Dit staat los van een beslissing over de meer principiële vraag of de aanbesteding van concessies verplicht moet zijn of niet. Het kabinet kiest, zoals aangegeven in het kabinetsstandpunt, voor de verplichting tot aanbesteding. Vervolgens is de uiteindelijke keuze tussen aanbestedingsvormen (i.c. de invulling) een verantwoordelijkheid van de concessieverlenende overheid. Binnen de uitgangspunten van de Wp2000 is een aanbesteding van het management van het bedrijf door de eigenaar van het bedrijf, zoals gezegd, géén oplossing als eindbeeld.

Ik wil benadrukken dat de kennis over en ervaring met de (on)mogelijkheden van managementaanbestedingen in het openbaar vervoer in Nederland nog beperkt is. Mede daarom vindt – zoals vastgelegd in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet aan NS - onderzoek plaats naar de mogelijke vormen van managementaanbesteding en de praktische toepasbaarheid daarvan voor de NS. Vanwege de grote verschillen tussen NS en de GVB'en qua bestuurlijke en juridische verhoudingen, kunnen de (on)mogelijkheden van managementaanbesteding bij GVB'en niet direct vertaald worden naar de (on)mogelijkheden van managementaanbesteding bij NS. De resultaten van dit onderzoek zullen in 2006 zijn afgerond.

*Terugblik AO 9 juni*

Graag wil ik van de gelegenheid gebruik maken om kort terug te blikken op het Algemeen Overleg met de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat op 9 juni 2005 en twee punten nader toe te lichten: maatwerk en personeel.

Uit het overleg concludeer ik dat er grote mate van overeenstemming was over de noodzaak tot verzelfstandiging van de GVB'en. Nogmaals benadruk ik hierbij dat de verzelfstandiging gerelateerd is aan de aanbestedingsverplichting: de verzelfstandiging dient per 1 januari 2007 gerealiseerd te zijn als eerste stap om een onafhankelijke concessieverlening van – in eerste instantie – het busvervoer per 1 januari 2009, mogelijk te maken.

Diverse partijen gaven aan dat zij maatwerk mogelijk wilden maken zodat er ruimte is om het vervoer in Amsterdam integraal aan te besteden per 2012. Aanvullend aan het debat tijdens het AO wil ik u hierbij aangeven dat, ondanks mijn overtuiging dat integratie ook op andere wijze kan geschieden, ik het uiteraard toejuich als het railvervoer eerder dan in 2017 wordt aanbesteed. Ik sta dan ook sympathiek tegenover het voorstel van onder andere het lid Mastwijk en wil 3 jaar extra de tijd geven voor het busvervoer onder de nadrukkelijke garantie dat ook daadwerkelijk het hele pakket, dus bus-, tram- en metrovervoer, per 1 januari 2012 is aanbesteed. Om die zekerheid te verkrijgen stel ik als voorwaarden dat in 2007 het GVB door de gemeente Amsterdam verzelfstandigd is en dat het ROA in 2007 al die onomkeerbare besluiten neemt die nodig zijn voor een aanbesteding van alle modaliteiten per 1 januari 2012. Een aanvullende voorwaarde is dat, totdat de aanbesteding een feit is, wordt meegewerkt aan de benchmark om de marktconformiteit te verbeteren. Indien andere overheden ook van deze optie, integraal aanbesteden in 2012, gebruik willen maken, kan dat natuurlijk.

In het debat kwam ook de personeelsparagraaf aan de orde. Hierbij bevestig ik mijn toezegging om de suggestie van het lid Dijkema, om vakbonden en werkgevers om advies te vragen inzake het indirecte personeel, op te volgen. Door het lid Mastwijk is tijdens het AO de vraag gesteld of het vervallen van de personeelsparagraaf kan worden uitgesteld. Ik heb deze vraag tijdens het debat niet meer kunnen

beantwoorden, maar ik kan mij deze vraag voorstellen in het licht van het uitstel voor de GVB'en. Ik zal in het kader van de wetsevaluatie, waarbij de personeelsparagraaf nadrukkelijk de aandacht krijgt, hierover voorstellen doen.

Tevens bevestig ik hierbij mijn toezegging om, na verzoek van het lid Slob, inzicht te bieden in de mate van verschraving van het OV in de landelijke gebieden en in de oorzaken daarvan. Zoals tijdens het AO aangegeven zal ik u in oktober 2005 daarover berichten.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs