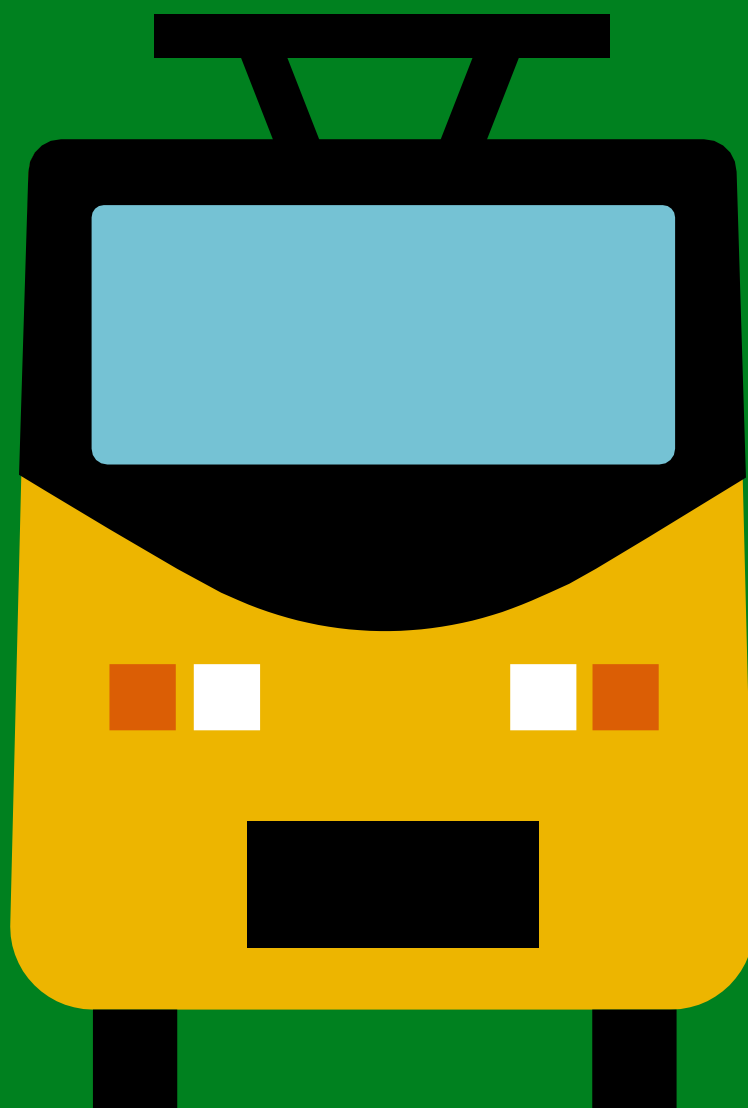




Publiek kader RET



Gemeente
Rotterdam

Algemeen.

Dit publieke kader RET is door Stadsontwikkeling en Middelen & Control samen opgesteld. De aanleiding tot het schrijven van dit publiek kader is het Beleidskader Verbonden partijen en bestuurlijke relaties van de gemeente Rotterdam. In het beleidskader is beschreven dat voor elke deelneming van de gemeente helder moet zijn gedefinieerd en vastgelegd wat de gemeente met de deelneming beoogt te bereiken en hoe daarop wordt gestuurd.

De opbouw van het publiek kader is als volgt. Allereerst staan we stil bij het publiek belang waar op de RET gericht is, dit is het vertrekpunt voor overheidsingrijpen. Hierna gaan we in op de wijze waarop publieke belangen geborgd worden. Tot slot bespreken we key performance indicators (KPI's) waaraan de prestaties van RET zijn af te meten en waarop de gemeente als aandeelhouder wil sturen.

Doel van publiek kader RET

Dit document legt vast welke publieke belangen worden geborgd met het Rotterdams aandeelhouderschap in RET, hoe dit gebeurt en langs welke maatstaven de prestaties op dit vlak worden beoordeeld.

Definitie publiek belang

Volgens de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) is het publiek belang als volgt te definiëren:

“Er is eerst sprake van een publiek belang indien de overheid zich de behartiging van een maatschappelijk belang aantrekt op grond van de overtuiging dat dit belang anders niet goed tot zijn recht komt.”

Deze definitie wijst er op dat de overheid zich het belang aantrekt, maar schrijft niet voor hoe de overheid (eind) verantwoordelijkheid neemt. Dat kan op verschillende manieren. Dit hangt ook af van in welke mate marktpartijen zelf de juiste zaken doen (of juist niet). Met andere woorden, het hangt af van het marktfalen. Soms is er voldoende bijsturing mogelijk door als overheid regels te stellen (wet- en regelgeving), bijvoorbeeld wetgeving voor financiële markten. Soms is het nodig dat de overheid zelf taken op zich neemt of taken organiseert in een private rechtsvorm waarin de overheid zeggenschap heeft.

Wettelijke en organisatorische context

Door de Wet Personenvervoer 2000 ('wp2000') werd, in 2001, marktwerking in het stads- en streekvervoer geïntroduceerd. De wetgever beoogde door middel van introductie van concurrentie in het openbaar vervoer de vervoersbedrijven te motiveren om een beter product te leveren en vooral de bedrijfsvoering efficiënter in te richten. Daaropvolgend is een onderzoek naar een eventuele verzelfstandiging van RET tot 100% overheids-N.V. Op 1 januari 2007 heeft de gemeente Rotterdam de RET verzelfstandigd.

De gemeente werd in eerste instantie 100% aandeelhouder van RET N.V..

De verzelfstandiging werd gezien als een vereiste om de voor marktconformiteit noodzakelijke besparingen te kunnen realiseren en daarmee de continuïteit van het bedrijf te kunnen borgen. Verzelfstandigde vervoersbedrijven zouden op basis van transparante en marktconforme kostprijzen moeten werken, als gevolg van de toegenomen concurrentie. Dit zou leiden tot een hogere mate van efficiëntie en daarmee een lagere kostprijs. Andere argumenten voor de verzelfstandiging van RET waren de mogelijkheid om te komen tot betere kosten/baten afwegingen, een heldere scheiding van rollen, scherpere formulering van doelstellingen, toename van klantgerichtheid en het zelf meer sturing kunnen geven aan arbeidsvoorwaarden. Door de verzelfstandiging ging de gemeente als aandeelhouder meer op hoofdlijnen en afstand sturen.

Structuur RET

RET opereert als een integraal vervoerbedrijf. Er is sprake van verticale integraliteit, waarmee wordt bedoeld dat het beheer en onderhoud van infrastructuur en materieel, én exploitatie (met inbegrip van sociale veiligheid) bij één partij liggen. Met horizontale

integraliteit wordt bedoeld dat de drie modaliteiten, tram, bus en metro, in een optimale afstemming ten opzichte van elkaar worden geëxploiteerd. Door bij het inrichten van complexe processen het nastreven van verticale en horizontale integratie als uitgangspunt te nemen, kunnen synergie-effecten optimaal worden benut en kan kwaliteitsverbetering van het OV hand in hand gaan met hogere efficiency. RET N.V. heeft drie dochters (RET Materieel B.V., RET Services B.V. en RET-bus B.V.). RET N.V. neemt samen met Haagse Tram Maatschappij (HTM) en de Nationale Spoorwegen (NS) deel in de joint venture MaaS platform Rivier B.V. en heeft samen met de Rotterdamse Taxi Centrale (RTC) een deelneming in de Rotterdamse mobiliteitscentrale BV (RMC). De gemeente Rotterdam is zelf 99% aandeelhouder in RET N.V., de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) houdt 1% van de aandelen.

De railgebonden voertuigen (metro's en trams) en railinfrastructuur zijn losgemaakt van RET N.V. om zo een 'level playing field' te creëren en deze zaken aan een eventueel opvolgend concessiehouder ter beschikking te kunnen stellen. Het juridisch eigendom van de infrastructuur is ondergebracht in een aparte vennootschap (RET Infrastructuur B.V.), waar de gemeente Rotterdam 100% van de aandelen van bezit. Het gaat onder andere om de Rotterdamse tram- en metro-spoorinfrastructuur, maar ook die in Vlaardingen, Hoek van Holland en Spijkenisse. Deze vennootschap heeft een 100% dochter, RET Railgebonden Voertuigen B.V. waarin alle voor de exploitatie geoormerkte metro's en trams zijn ondergebracht.

Wanneer er gerefereerd wordt naar "RET" in dit document wordt bedoeld op de verzameling van RET N.V. en RET Infrastructuur B.V.; het geheel van OV- dienstverlening in Rotterdam.

Publieke taak en publiek belang RET



In RET zijn het openbaar vervoer met inbegrip van de daarbij behorende sociale veiligheid en het beheer en onderhoud alsmede alle andere daaraan gerelateerde activiteiten ondergebracht. De infrastructuur van de metro en tram zijn ondergebracht in RET Infrastructuur B.V. De publieke taak van RET is:

1. (RET N.V.) het in opdracht en ten behoeve van de bevoegde autoriteit veelal op basis van een concessie en op marktconforme voorwaarden realiseren en exploiteren van personenvervoer en daaraan gerelateerde activiteiten in het gebied, waarbij de Vennootschap (zijnde RET) rekening houdt met alle voor personenvervoer betrokken maatschappelijke belangen.
2. het in opdracht van de bevoegde autoriteit en/of de gemeente:
 - i. (RET Infrastructuur B.V.) optreden als beheerder van de railinfrastructuur in de zin van de Wet lokaal spoor (indien en zodra van toepassing) en het verrichten van beheersactiviteiten ter zake van deze en aanpalende (rail)infrastructuur;
 - ii. (RET N.V.) uitvoeren van opdrachten op het terrein van sociale veiligheid ter zake van personenvervoer.

RET dient deze diensten op kwalitatief goed niveau leveren tegen een marktconforme prijs. Als Gemeentelijke vennootschap dient RET zich daarbij te profileren als een maatschappelijke onderneming gericht op duurzaamheid en het behalen van het door de algemene vergadering van aandeelhouders (AvA) bepaalde rendement.

Het Rotterdams publieke belang van RET

In de inrichtingsdocumentatie is het publieke belang omschreven als

‘betrouwbaar, veilig en optimaal uitgevoerd (bereikbaar, tijdig) openbaar vervoer met een hoge kwaliteitsbeoordeling door de reiziger’.

De Rotterdamse reiziger is boven alles gediend bij enerzijds continuïteit en anderzijds

‘zo veel mogelijk waar voor het geld’.

Dit is een vervoerskundige definitie, geformuleerd vanuit het perspectief van de reiziger. Kort gezegd is het vervoerskundig publiek belang dat is gemoeid met RET het zorgen voor een toegankelijk, betaalbaar, betrouwbaar en veilig openbaar vervoer in de stad en van en naar de regio.

Daarnaast wordt in het gemeentelijk beleid, het openbaar vervoer ook aan andere, stedelijke belangen verbonden. Goed openbaar vervoer in de steden de regio zorgt voor namelijk ook voor:

- Een aantrekkelijke stad, door een goede bereikbaarheid van en binnen de stad en een betere kwaliteit van de leefomgeving (minder auto's, betere luchtkwaliteit, minder uitstoot, efficiënter ruimtegebruik). Daarbij draagt de aanwezigheid van een tram- en metro netwerk ook bij aan het stadse imago.
- Een sterkere lokale economie en bevordering van de werkgelegenheid door een beter vestigingsklimaat als gevolg van de goede bereikbaarheid.
- Een aansluiting op het gemeentelijke beleid rondom schone & veilige stad zowel als reclame-uitingen in openbare ruimten.

De ruimtelijke schaal van het aldus gepercipieerde publieke belang is die van de regio Rijnmond.

Het publieke belang van de (eigendom van de) infrastructuur is gelegen in de verbondenheid met het beleid op het vlak van ruimtelijke ordening, vervoerbeleid, werkencoördinatie e.d. Vanuit dat perspectief is de gemeente ook 100% aandeelhouder van RET infrastructuur B.V waardoor sturing direct mogelijk is bereikbaarheid van gebieden.

Visie op borging publieke belangen

Hieronder wordt, naar mate van beïnvloeding, uitgewerkt hoe deze Rotterdamse publieke belangen worden geborgd door middel van wet- en regelgeving, via de opdrachtverlening door de bevoegde autoriteit en door middel van het aandeelhouderschap en de daaraan verbonden instrumenten.

1. Borging via de Wet personenvervoer 2000

Krachtens de Wp2000 wordt een vervoerautoriteit ('VA') per gebied aangewezen. De wet regelt het speelveld (w.o. stad- streekvervoer, aanbesteding en concessieverlening en relatie VA en vervoersbedrijven, kaders voor tarieven, middelen, veiligheid, publieke eigendom spoor infra). De MRDH verdeelt de middelen en treedt op als concessieverlener. MRDH is tevens medeaandeelhouder van RET N.V.. De MRDH heeft 1% van de aandelen ('goldenshare') en de gemeente sinds de oprichting van de MRDH niet meer 100% maar 99% van de aandelen.

2. Borging via de Wet lokaal spoorbeheer

Het beheer van de spoorinfrastructuur en het toezicht op kwaliteit van de spoorinfrastructuur en de veiligheid van het spoorvervoer de spoorinfrastructuur zijn geregeld in de Wet Lokaal spoor. MRDH houdt toezicht en is aanspreekbaar op de staat van het onderhoud. De MRDH verschaft als opdrachtgever van het netbeheer middelen aan RET voor de uitvoering van het netbeheer.

3. Borging door middel van de concessieverlening door de MRDH

In de Rotterdamse regio is de MRDH aangewezen als vervoerautoriteit. De MRDH is concessieverlener en RET is concessienemer voor bus en rail – de railconcessie bestaat uit deelconcessies (tram, metro, vloot, infra en sociale veiligheid). In de concessies tussen MRDH en RET worden onder meer geregeld:

- Dekkingsgraad, verplichte verbindingen, bereikbaarheid in x minuten, vervoerplicht (rolstoel, kinderwagen)
- Dienstregeling en wijzigingen daarin, (minimum) frequenties,
- Tarieven (instap, km tarieven, landelijke afstemming, binnen de kaders van de Wp2000)
- Groeidoelstelling
- Duurzaamheid (concessie MRDH in 2030 emissievrij afgedwongen)
- Punctualiteit, verstoringen
- Financiële kaders (normkosten, subsidies, rekenregels)
- Sociale veiligheid
- Voorschriften en ontwikkelvrijheid

Voor alle resultaatsafspraken zijn KPI's bepaald, die zijn opgenomen in de concessie. De gemeente Rotterdam is betrokken bij het opstellen van de concessies doordat zij net als de andere MRDH-gemeenten een zienswijze heeft kunnen indienen op de Programma's van Eisen.

Hierdoor zijn belangrijk Rotterdamse doelen zoals marktconforme tarieven, verduurzaming vervoer en andere SDG's geborgd via de concessie.

Het toezien op de naleving van deze afspraken is een taak die de MRDH uitvoert. De gemeente Rotterdam zit mede in het bestuur van de MRDH, waardoor er een indirecte link op de naleving is.

Gemeente Rotterdam is zelf ook direct opdrachtgever voor enkele specifieke aspecten, zoals bijvoorbeeld de OV-surveillanten in de metro (die een aanvulling vormen op de sociale veiligheidsmaatregelen die de MRDH bekostigt) en het stimuleren van (gratis) OV-reizen door de 65+ kaart en de kinderkaart (4-12 jaar).

4. Borging via het aandeelhouderschap

Via de wetgeving en het inhoudelijk opdrachtgeverschap door de MRDH wordt het publiek belang in hoge mate afgedekt en geborgd. Het aandeelhouderschap biedt echter aanvullende middelen voor de borging van de specifieke Rotterdamse belangen. Als aandeelhouder heeft de gemeente extra mogelijkheden om te voorkomen dat financiële problemen ontstaan en de continuïteit van de onderneming in gevaar komt. Dit doet de gemeente door te sturen op hoofdlijnen en door middel van de bevoegdheden die de AvA daartoe ter beschikking staan (o.a. vaststellen van het ondernemingsplan, het wijzigen van de strategie van de onderneming, het vaststellen van de jaarrekening en het bepalen van de winstbestemming, het goedkeuren van benoemingen van de algemeen directeur en de Raad van Commissarissen).

De gemeente als aandeelhouder stuurt niet op de operatie en blijft weg van de korte termijn afwegingen die het bedrijf maakt, maar de sterke binding van de deelneming aan de Rotterdamse context en de informatiepositie die de gemeente als aandeelhouder heeft, maken 'zachtsturing' mogelijk die niet aan de orde zou zijn wanneer de concessie zou zijn gegund aan een marktpartij. Dat speelt een rol indien publieke belangen botsen (bijvoorbeeld bij belangenafwegingen tussen verschillende gebruikers van de publieke ruimte).

Het publieke belang van de (eigendom van de) infrastructuur is deels gelegen in de verbondenheid met het beleid op het vlak van ruimtelijke ordening, vervoerbeleid, werken coördinatie e.d. De belangen van de gemeente die verbonden zijn met RET zijn derhalve breder dan enkel die van een vervoersdienst.

Gegeven dat veel van het besproken publieke belang geborgd wordt via wetgeving en het inhoudelijk opdrachtgeverschap door de MRDH (waarbij de gemeente Rotterdam als deelnemer van de MRDH enige invloed kent), maakt dat het aandeelhouderschap minder additionele borging geeft ten behoeve van de Rotterdamse publieke belangen in vergelijking met andere deelnemingen. Het aandeelhouderschap biedt echter wel enige vorm van continuïteit en mogelijkheden voor additionele sturing, wanneer de RET in moeilijke omstandigheden verkeert.

Elke zeven jaar zal er een evaluatie plaatsvinden over dit aandeelhouderschap, waarbij wordt ingegaan op de vraag of en waarom het belangrijk is dat de (regionale) OV vervoerder in publieke handen is én op de vraag of en waarom gemeente Rotterdam hierbij de gewezen aandeelhouder is.

De omstandigheden, waar de RET in 2023 in verkeert qua toekomstperspectief, heeft de gemeente Rotterdam geleerd dat borging van het publiek belang noodzakelijk blijft vanuit haar aandeelhouderschap qua mate van invloed op de veiligheid en tariefvoorstellen. Het college vraagt zich echter af of dit via het 99%-aandeelhouderschap geborgd moet worden, of dat andere opties mogelijk zijn. Zo zouden de andere regiogemeenten, die de RET bedient, mogelijk ook aandeelhouder kunnen worden van de RET aangezien zij ook van de RET services gebruik maken.

Deze mogelijke verandering in aandeel verhoudingen zal pas onderzocht worden als de RET een rendabele businesscase heeft en enkele jaren met een positief rendement heeft kunnen draaien.

Prestatie-indicatoren

(inclusief streefwaarden)

De volgende strategische doelstellingen worden gehanteerd waarop de gemeente en RET het gesprek aangaan:

Onderwerp	KPI		Doelstelling	Realisatie	Bron
Beleids-inhoudelijk	Klanttevredenheid	Bus	8	8,1	Jaarverslag 2022
		Tram	8	8,0	
		Metro	8	7,8	
	Dienstregelinguren (x1000)	Bus	612	554	Jaarverslag 2022
		Tram	349	329	
		Metro	250	224	
	Reizigerskilometers (x1.000.000)	Bus	102	90	Jaarverslag 2022
		Tram	121	105	
		Metro	634	548	
	Veiligheid – aantal registreerde incidenten			392	Jaarverslag 2022
Bedrijfsvoering	Medewerkerstevredenheid		8,0	6,3	Jaarverslag 2022
	Ziekteverzuim		8,0%	13,5%	Jaarverslag 2022
	Solvabiliteitsratio RET NV		35%*	27,4%	Jaarverslag 2022
	Rendement		EUR 0 mln.**	EUR 1,1 mln.	Jaarverslag 2022
	CO2 uitstoot per reizigers-kilometer (2017=100%)		25%	-.***	Kwartaalrapportage Q4-'21

* Deze ratio is in 2016 opgesteld vanuit de aanname dat er een aanbesteding plaats zal vinden voor de RET. Vanuit het toekomstperspectief RET (plan Cor Lamers) zal geen aanbesteding maar een inbesteding plaats vinden. Hierdoor verschuiven de bedrijfsvoeringrisico's en benodigd Eigen Vermogen voor biedingen met concurrerende partijen. In 2024 zal samen met de RET gekeken worden naar huidige gezonde bedrijfsvoeringratio's voor o.a. het solvabiliteitsratio. De raad zal meegenomen worden in deze resultaten.

** Als aandeelhouder van RET N.V. ziet de gemeente Rotterdam graag een rendementsdoelstelling van EUR 5 mln. per jaar, die RET kan gebruiken om haar financiële positie te versterken. Gegeven de COVID-19 jaren en impact van de daaropvolgende maatregelen op de OV-sector, heeft de gemeente als aandeelhouder besloten om de doelstelling los te laten t/m boekjaar 2025.

*** Ten gevolge van de gemiste reizigersgroei in de COVID-jaren ('20-'22) zijn enkele duurzaamheids-investeringen niet gerealiseerd en heeft RET daarom de CO2 reductie per reizigerskilometer (nog) niet gehaald. RET zet haar verduurzamingsplan wel door in de komende jaren.