

Beste collega's,

Op de eerste plaats voor iedereen de beste wensen voor 2012 in deze roerige tijden. Ik wens u en iedereen die u dierbaar is vooral een gezond jaar in alle opzichten.

2011 was een veelbewogen jaar. Het zou ons oogstjaar worden. Niet voor niks heet het RET-jaarplan van 2011: "wie zaait zal oogsten". Dat is gelukt. We hebben het waargemaakt, maar tegelijkertijd hangen de bezuinigingen van de regering als een donkere wolk boven ons hoofd. En dat is een moeilijke spagaat. Ik ben trots op de behaalde resultaten en de inzet die u allemaal heeft gepleegd om deze resultaten te bereiken. Graag kijk ik eerst met jullie terug op onze 'oogstmomenten' van het afgelopen oogstjaar!

Laat ik beginnen met de harde cijfers en feiten, dat hoort immers echt bij de afsluiting van een jaar.

We sluiten het jaar af met een winst van ongeveer 10 miljoen euro. Daarmee hebben we onze winstdoelstelling ruim behaald en.....de winst blijft volledig geïnvesteerd binnen ons bedrijf. Ook op ons productiviteitscijfer bij bus, tram en metro valt niets af te dingen, dat is gestegen met 1,5% punt. Een grote prestatie van de mensen daar en onze complimenten waard.

Nog een hard cijfer: we vervoerden in 2011 bijna 6% meer reizigers: bij tram 5% en bij metro zelfs 7%. Echt heel mooi.

Nog meer cijfers:

Ons zwartrijdpercentage is nog nooit zo laag geweest! Een record. De investeringen in de OV-chipkaart en toegangspoortjes, werpen nu werkelijk hun vruchten af. Het zwartrijdpercentage lag voor de invoering van de OV-chipkaart rond de 12%. Nu is het bij de tram gedaald naar 2,61%, bij de bus: 0,32% en bij de metro naar.....1,72 %. Deze daling heeft twee –ik mag wel zeggen erg positieve- gevolgen: onze inkomsten stijgen en het aantal incidenten neemt verder af.

Ik ben en blijf toch altijd een schoolmeester, dus kijk ik naar de rapportcijfers. Landelijk wordt klanttevredenheid één keer per jaar onderzocht. Wij doen hetzelfde drie keer per jaar, inderdaad net als op school. Uit de Aardig Onderweg Index van dit jaar zien we de klantwaardering verder stijgen. Gemiddeld zijn we van een 6,9 naar een 7,1 gestegen. Voor de bus van een 7,1 naar een 7,3. Het cijfer voor de tram ging van een 6,9 naar een 7,0 en de metro van een 7 naar een 7,1. We stijgen nu al vier jaar achter elkaar.

Over oogsten gesproken.....kijken jullie even met me mee naar nog een paar "oogstmomenten"?

De nieuwe metro's; comfortabele metro's, met stoeltjes met echte bekleding. Ik blijf geloven dat wat mooi en schoon is, meer uitnodigt om het schoon en heel te houden. En dat blijkt tot op heden te werken! Behalve nieuwe metro's, kochten wij ook 53 Citadis 2-trams, uiteraard ook weer met stoffen stoelen. In mei dit jaar zullen alle trams en metro's geleverd zijn en rijden we voor Europa in een uniek nieuwe vloot rond. Wat het helemaal mooi maakt, is het feit dat deze nieuwe vloot is betaald vanuit onze eigen efficiencyverbetering. Dan zie je waar je het voor doet en waarom je gezonde winst moet maken.

In de zomer openen we ons duurzame paradepaardje in de Beverwaard. Een echt staaltje duurzaamheid en....schitterende, gratis RET-reclame langs de snelweg!

En bij een evenementenstad als Rotterdam hoort een “eigen” vervoersbedrijf dat inspringt op de constant wisselende vervoersbehoefte. Van voetbalwedstrijden in de Kuip tot de Marathon en alles wat ertussen zit. Tja, en als dan ineens de directeur van Ahoy en North Sea Jazz samen bij je langskomen, dan moet het wel belangrijk zijn. Bleek dat ze met een groot probleem zaten. Prince himself wilde drie avonden komen optreden. Hoezo probleem? Prachtig toch! Het probleem was echter dat hij pas stopt als het hem uitkomt. Daar is geen dienstregeling op te bouwen. Oplossing: Waar Prince drie nachten lang de sterren van de hemel speelde, reden wij als echte nachtvlinders gewoon door tot dat hij klaar was. Geen gezeur over geld, geen contracten, gewoon doen: daarom ben je een stadsbedrijf.

Een absoluut ‘oogstmoment’ is natuurlijk metrolijn E. Afgelopen zomer werd er keihard gewerkt onder de grond bij CS om te zorgen dat de tweede tunnelbuis in gebruik kon worden genomen. Ongelooflijk, de complexiteit van die werkzaamheden onder de grond! En hier in Rotterdam ‘doen we dat even’. We mogen echt trots zijn op wat we hier bereikt hebben! Maar we gingen verder. Op 12 december trokken we vervolgens metrolijn E door: iedere 10 minuten zonder overstappen van Den Haag CS naar Rotterdam Slinge. Metrolijn E is nu echt af, zoals deze ooit bedoeld was.

In juni kregen we het certificaat Prince2, Volwassenheidsniveau 2 uitgereikt. Dan hebben we het niet over die ster op het North Sea Jazz, maar dan hebben we het over de certificering om grote, complexe projecten te organiseren op een hoog kwaliteitsniveau. In pers en buitenwereld trekt dit niet zo veel aandacht, maar wisten jullie dat slechts twee andere bedrijven in Nederland op hetzelfde niveau werken? De aanleg van Maasvlakte 2 is er één van. Bij de RET hebben inmiddels zo’n 100 medewerkers hun examen Prince2 gehaald. Dit betekent onder andere dat projecten bij ons “in control” zijn op kwaliteit, financiën en planning. En....kijk de kranten er maar op na; dat is zeker niet standaard in Nederland.

In het begin van mijn toespraak noemde ik al even het dalende aantal veiligheidsincidenten. Ik kan het niet vaak genoeg zeggen: fijn dat het daalt, maar nog steeds raken jaarlijks tientallen collega’s gewond!!! Ik zie dat niet als goed nieuws, maar als minder slecht nieuws. Ik kan en wil hier niet aan wennen. Brengt me meteen bij het onderwerp veiligheid.

In de afgelopen jaren is door de gemeente en de Stadsregio een samenhangend pakket van sociale veiligheidsmaatregelen opgebouwd. Dit pakket omvat o.a. een landelijk uniek convenant tussen gemeente, OM, politie en RET. Dit convenant is kort geleden nog geëvalueerd en opnieuw verlengd. Doordat alle maatregelen samenhangen, is de effectiviteit van afzonderlijke maatregelen lastig te beoordelen. Helemaal als je kijkt naar de kosteneffectiviteit en dus de vraag stelt: “levert de maatregel het geld op dat het kost”. Neem bijvoorbeeld de conducteur: de conducteur is jaren geleden op de tram gekomen voor het vergroten van het sociale veiligheidsgevoel en de service aan klanten. De bestuurder verkocht de kaartjes. Pas later heeft de conducteur de “wagenverkoop”, zoals we dat mooi noemen, overgenomen. Als je dan nu kijkt of de conducteur “zichzelf terug verdient” met de kaartverkoop is het antwoord simpel: Nee, lang niet. Was ook nooit de doelstelling. Afwegen wat veiligheid in geld waard is, is bij uitstek een politieke keuze. Handhaving kost veel geld, bij RET ruim 30 miljoen, en dat verdient je nooit terug in euro’s.

Een heel recent voorbeeld van zo’n politieke keuze is dat in december burgemeester Aboutaleb de eerste OV-surveillanten in de metro installeerde om te zorgen voor meer menselijk toezicht in de avonduren in onze metro. Deze nieuwe service kost gewoon extra geld in deze tijden van bezuinigingen en levert geen geld op. Sterker: door meer toezicht en handhaving zie je zelfs ook weer meer. Sommigen zeggen dat toezicht ook agressie oproept

bij mensen die aangehouden worden: klopt natuurlijk als een bus, maar Rotterdam en RET hebben altijd gekozen om niet de andere kant op te kijken en wel te handhaven.

Wat mij betreft blijft dat zo: sociale veiligheid als goede combinatie van service, zoals de conducteur, en strakke handhaving.

Ik pleit dan ook voor behoud van het aparte contract sociale veiligheid, zoals de RET dat heeft, met concrete prestatieafspraken en een apart budget dat apart verantwoord wordt. Dan kan de politiek prioriteiten stellen en zo hoort dat met veiligheid. Juist in tijden van openbare aanbestedingen. Laat veiligheid niet de sluitpost van de bedrijfsvoering van een vervoerbedrijf worden!

We hebben een aantal oogstmomenten de revue laten passeren. Maar, zoals ik zojuist al zei, werd 2011 ook overschaduwed door de bezuinigingen van het Rijk. Maar liefst zes keer hadden we te maken met stakingen en acties tegen de bezuinigingen op het openbaar vervoer en de verplichte aanbesteding van het OV in de drie grote steden. Ik heb alle begrip voor de argumenten van de bonden, sterker nog: we zijn het eens, maar ik ben tegen staken als middel. De klanten en RET zijn namelijk de dupe en die zijn nou net geen partij in het conflict.

Daar wil ik nogmaals graag aan toevoegen dat wij niet tegen marktwerking zijn. Integendeel. In het Rotterdamse model is sprake van evenwichtige marktwerking voor een grote stad. Ik ben wel tegen concurrentie tussen bus, tram en metro. We moeten 1 netwerk houden. Ook ben ik fel tegen het uit elkaar trekken van infrastructuur, onderhoud en vervoer. We hebben bij Prorail en NS gezien waar dat toe leidt en in de grote stad is dat nog riskanter. Regering en Tweede Kamer: maak die fout niet nog een keer!!! De doelen van marktwerking kunnen op verschillende manieren worden bereikt. Aanbesteden hoort daar bij. Sterker, RET is in onze regio een van de grootste "aanbesteders"; van onderhoudswerk, bouwwerken en schoonmaak tot en met het conducteurscontract. Maar, aanbesteding mag geen doel op zich zijn. Aanbesteding is geen synoniem voor marktwerking.

Toch zitten we volop in het aanbestedingstraject voor de bus. Zoals de vlag nu hangt moeten we in februari onze bieding doen, maar die vlag is al vaker anders gaan hangen. Maar laat ik u dit zeggen: er is enorm hard gewerkt door alle betrokkenen en als de aanbesteding bus komt, nu of straks, we zijn er klaar voor! Natuurlijk gaan wij uit van een positief resultaat: wij willen die concessie winnen! Het winnen van de busaanbesteding en daarna een succesvolle implementatie is speerpunt voor 2012. Of we winnen of niet, de aanbesteding bus zal veel capaciteit opeisen in 2012. Als we winnen, dan gaan we de voorbereidingen treffen voor het rijden in een groter busgebied. Als we verliezen, dan moet de organisatie worden voorbereid op het vertrek van de bus en zal er van alles moeten gebeuren om de overdracht van personeel en middelen zo goed mogelijk plaats te laten vinden.

De huidige en de toekomstige bezuinigingen zijn enorm. De stadsregio heeft dit jaar op de bus en op sociale veiligheid flink bezuinigd. Dit heeft veel banen gekost. Ook de grote bezuiniging op onderhoud en beheer van de infrastructuur en de indirecte functies zorgt voor verlies van banen. Dat doet pijn en dan zijn we er nog niet. De stadsregio moet nog meer bezuinigen. Dat het gaat om zeker 20 miljoen is een ding dat zeker is. Ook 2012 zal dus voor een groot deel overheerst worden door bezuinigingen.

"Duurzaam bezuinigen" is daarom de titel van ons jaarplan 2012. Die titel vraagt om uitleg. Het uitvoeren van de bezuinigingsmaatregelen is natuurlijk een belangrijk speerpunt voor het jaar 2012. Dat vraagt veel van ons allemaal. Aan de ene kant zijn grote inspanningen nodig om medewerkers, die hun arbeidsplaats verliezen als gevolg van de bezuinigingen, binnen of buiten de RET weer aan het werk te helpen. Aan de andere kant is het zaak om een

aantrekkelijk werkgever te zijn en te blijven zodat kwaliteit kan worden binnengehaald en behouden.

Dat laatste brengt me op het deel “duurzaam” in de titel.

We spreken vaak over “duurzaam ondernemen”. Veel mensen denken hierbij aan ‘milieu, groen denken en doen’. Als RET zijn we hier ook intensief mee bezig: we rijden op groene stroom, wat dacht u van de Beverwaard. En..... deze maand gaat RET voor het eerst met elektrische auto’s rijden. Duurzaamheid in die betekenis is van groot belang, maar er is meer.

Duurzaam ondernemen staat ook voor maatschappelijk verantwoord, stabiel, betrouwbaar en degelijk ondernemen.

In tijden van bezuinigen is dat extra belangrijk. Juist nu mogen we niet uit het oog verliezen dat de RET van oudsher al een maatschappelijke taak en daarmee verantwoordelijkheid heeft. We zijn inmiddels ook een gezond bedrijf met een goede financiële basis en de gemeente Rotterdam is onze aandeelhouder: niet om dividend te trekken, maar juist vanwege deze maatschappelijke rol. Als OV-bedrijf willen we tegelijk natuurlijk niks liever dan rijden en mensen vervoeren.

Ik noemde het al: de stadsregio staat nog voor een bezuinigingsronde van meer dan 20 miljoen per jaar structureel. Vanuit onze gezonde positie werkt de directie aan voorstellen om deze 20 miljoen op een zodanige wijze te vinden dat onze sociale veiligheid en het voorzieningenniveau voor onze klanten zo veel mogelijk overeind blijven en de prijzen voor de klanten niet extra verhoogd hoeven te worden en het verlies van banen bij RET beperkt blijft. Ik zie dat als onze grootste uitdaging voor dit jaar. De komende maanden moeten bewijzen hoe ver we komen. “Duurzaam bezuinigen” noemen wij dat.

Duurzaam ondernemen betekent ook dat we niet alleen een logistiek, maar ook sociale verbinder zijn. Concreet heeft zich dat bijvoorbeeld vertaald in: de Aardig Onderweg Awards.

Afgelopen maart organiseerden we voor het eerst de Aardig Onderweg Awards. Waar we eerder geld uitgaven aan allerlei losse sponsorverzoeken draaien we het bij deze awards om: we geven aanmoedigingsprijzen aan mensen met ideeën die anderen “aardig onderweg” helpen. Dit maakte meer los aan initiatieven dan ik had verwacht. Dit jaar zullen we daarom nog uitgebreider de klanten en kandidaten benaderen. De afrondende feestavond is weer in Luxor op 15 juni.

Komend jaar zullen wij dus op heel verschillende manieren bezig zijn met duurzaam ondernemen in de meest brede zin van het woord en in moeilijke tijden. Mensen maken daarbij altijd het verschil. Daarom zijn we benieuwd naar jullie ideeën hierover. Wat kan de RET verbeteren? Maar ook: wat kan jij in je werk voor de RET bijdragen aan duurzaam ondernemen? Graag daag ik je uit om mee te doen.

Ik wil mijn toespraak afsluiten met een wens voor en een toast met jullie. Maar eerst heb ik nog een leuke mededeling. Dit jaar hebben we de afrekening met de Stadsregio afgerond. In onze concessies is onder andere een bonusregeling opgenomen. Met jullie hebben we destijds afgesproken dat een bonus voor het bedrijf zou worden verdeeld onder alle medewerkers. Iedereen heeft daarom ook al een voorschot ontvangen. De hoogte van de bonus die de stadsregio aan ons uitkeert, wordt onder andere bepaald aan de hand van de klanttevredenheid! En daar scoorden we goed. En met name de goede prestaties van de bus, hebben ervoor gezorgd dat we een hogere bonus van de stadsregio hebben gekregen!

Bus... bedankt! Vorige week heb ik daarover de beschikking van de stadsregio ontvangen. En belofte maakt schuld. Daarom kan ik jullie melden dat in aanvulling op het eerder al verstrekte voorschot alle medewerkers bij het salaris van deze maand nog een extra bonus zullen ontvangen. Voor een fulltimer is dit een voordeel van 200 euro. Zo was 2011 toch ook weer een oogstjaar!

Ik sluit af. Mijn wens is om hier in 2013 weer te staan en ik hoop dan met jullie terug te kijken op een jaar waarin we - ondanks alle bezuinigingen - erin geslaagd zijn het voorzieningenniveau overeind te houden en het verlies aan werkgelegenheid beperkt te hebben... en er dus ook geen stakingen meer zijn geweest. Ik hoop van harte dat deze woorden geen wens blijven, maar realiteit worden. De tijd zal het leren. Graag hef ik het glas met u op een boeiend en mooi jaar. Proost.