

BIJLAGE 5

EINDRAPPORT VAN DE HEROVERWEGINGSWERKGROEP
"DIENSTPERSONENAUTO'S"

Heroverwegingswerkgroep dienstpersonenauto's

EINDRAPPORT

1. INLEIDING

a. In het kader van de begrotingsvoorbereiding 1991 is besloten tot een nieuwe heroverwegingsronde. Daarbij is het Ministerie van Defensie o.m. belast met een heroverwegingsonderzoek naar de aanschaffing, gebruik en beheer van dienstpersonenauto's.

b. Een van de belangrijkste uitgangspunten van het onderzoek is geweest het tweetal brieven van de Minister van Verkeer en Waterstaat nrs BSG/88/30058 en HW/52260 van respectievelijk 22 februari en 9 augustus 1988. Daarin heeft de Minister een nieuw normeringssysteem ingevoerd voor dienstpersonenauto's bij de Rijksoverheid. Het systeem houdt kort in: "een normering gebaseerd op een integraal berekende kilometerprijs", versus het oude systeem "hoe hoger de rang/-schaal van de gebruiker, hoe duurder de auto". Tevens heeft de Minister het systeem sterk gedereguleerd, hetgeen inhoudt dat ieder departement, met inachtneming van de nieuwe normering, vrij is om activiteiten te verrichten die betrekking hebben op de exploitatie van dienstauto's (bv activiteiten met betrekking tot afschrijving, rente, reparatiekosten, brandstof, etc). Daardoor bestaat de mogelijkheid voor ieder departement een keuze te maken om het wagenpark zelf te beheren, te leasen, of het beheer uit te besteden, inclusief allerlei tussenvarianten en combinaties.

c. Systematiek

Het onderzoek naar dienstpersonenauto's is vooral gericht geweest op het verbeteren van de doelmatigheid in de verwerving, het gebruik en het beheer. Het heeft daarom minder het karakter van een heroverwegingsonderzoek in de klassieke betekenis van het woord gekregen.

De doelmatigheidsanalyse is vooral gericht op het beschrijven van de deelgebieden en hoe daarbij efficiëncy winst kon worden geboekt. Deze opzet heeft geleid tot één "variant" waarbij is gestreefd naar een maximaal haalbaar bezuinigingspercentage. Hierbij zijn ook factoren onderzocht, welke niet direct binnen de termen van de heroverweging vielen.

De deelgebieden die, conform de opdracht, onderzocht dienden te worden zijn aanschaffing, beheer en gebruik. Gedurende de loop van het onderzoek is het logischer gebleken om aanschaffing en beheer (en onderhoud) als één deelgebied te beschouwen.

d. Gebruikersnormering dienstpersonenauto's

Zie bijlage F.

2. PROBLEEMSTELLING

Onderzoek mogelijkheden die zullen leiden tot een meer efficiënte vorm van aanschaffing, beheer en gebruik van dienstpersonenauto's dan de huidige vorm. Geef daarbij een zorgvuldige en zo betrouwbaar mogelijke kwantificering per jaar aan van de daaruit resulterende netto besparingen.

3. BESCHOUWING

a. Het ijkpunt

Hoewel het ijkpunt als verplichting in het formele heroverwegingsproces niet noodzakelijk is, werd het toch vastgesteld, enerzijds als houvast voor verdere berekeningen, anderzijds als hulpmiddel bij het definiëren van de omvang van de activiteit.

De vaststelling van het ijkpunt (kosten op jaarbasis) is gebaseerd op een kostenonderzoek van een representatief geacht bestand van dienstpersonenauto's bij de Centrale Organisatie en de Koninklijke Landmacht (158 onderzochte auto's op een totaal CO en KL bestand van 886). Tevens is aangenomen dat dezelfde berekeningsparameters op de Koninklijke Marine, de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijke Marechaussee kunnen worden toegepast als is gedaan voor de KL en de CO.

Prijzen en kosten zijn in het onderzoek, met toepassing van de CBS indexcijfers, herleid naar het niveau van oktober 1989.

Het totaal aantal dienstpersonenauto's in de krijgsmacht bedraagt thans 1291. Deze auto's zijn in vier kostencategoriën ingedeeld:

Cat A:	tot Hfl 23.000 -	1021 voertuigen
Cat B:	van Hfl 23.000 - 36.000 -	255 voertuigen
Cat C:	van Hfl 36.000 - 50.000 -	13 voertuigen
Cat D:	van Hfl 50.000 - 75.000 -	2 voertuigen

De gemiddelde prijs van deze auto's bedroeg Hfl 25.733, de gemiddelde leeftijd bij afstoting 4 jaar en 8 maanden en het gemiddelde jaarkilometrage 29.605.

De verbijzondering (voor detaillering wordt verwezen naar bijlage B) van het aantal voertuigen van CO, KM, KL, KLu en KMar levert het volgende beeld op:

- CO	: 165 auto's, waarvan 130 cat A ;	35 auto's met chauffeur
- KM	: 53 auto's, waarvan 52 cat A/B;	47 auto's met chauffeur
- KL	: 721 auto's, waarvan 562 cat A ;	227 auto's met chauffeur
- KLu	: 184 auto's, waarvan 141 cat A ;	31 auto's met chauffeur
- KMar	: 168 auto's, waarvan 162 cat A ;	5 auto's met chauffeur

V.w.b. de chauffeurs wordt opgemerkt, dat een niet onbelangrijk aantal een dubbelfunctie heeft.

De volgende kosten zijn in het ijkpunt meegenomen.

(1) Vaste kosten

(a) Kosten die per auto vast zijn

- aanschafkosten
- kosten van burgerkenteken bij 20% van het wagenpark (operationele en/of veiligheidsredenen)
- legeskosten voor kentekenaanschaf (idem, eenmalig)
- jaarlijkse vervanging van het kenteken deel III (idem)
- kosten voor aanschaf van een brandstofcreditcard
- transportkosten ten behoeve van ingebruikneming en afstoting.

(b) Overheadkosten, waaronder begrepen personeelskosten en kosten voor infrastructuur (bureau/beheersruimten en kosten van stalling). De personeelskosten zijn in twee categoriën te verdelen, enerzijds kosten van personeel betrokken bij aanschaf en beheer, anderzijds de chauffeurskosten, waarvoor in de berekeningen middensommen zijn verdisconteerd. (zie bijl A, bijvoegsel OVERHEAD)

(2) Variabele kosten

- onderhoudskosten (beurten, reparaties e.d.)
- schadekosten na ongevallen
- brandstofkosten waarbij is uitgegaan van dieselauto's met verbruik van 1:15 en een brandstofprijs van Mfl 1,-/liter
- kosten van huurauto's ter vervanging van defecte dienstpersonenauto's.

Opgemerkt dient te worden dat de dienstpersonenauto's voor wat betreft het onderhoud door het overgrote deel van de organisatie via de zogenaamde "Buiten-inspectieposten" (BIP) worden uitbesteed. Er zijn in totaal zes BIP'n die qua samenstelling en percentage werktijden aan dienstpersonenauto's nogal divergeren. In zijn totaliteit dient een bedrag van ca Mfl 2 aan onderhoudskosten van de BIP'n te worden toegerekend. (Zie bijl A, bijvoegsel OVERHEAD).

De belangrijkste conclusies uit het kostenonderzoek zijn de volgende:

- Bij een daadwerkelijk krijgsmachtbestand van 1291 dienstpersonenauto's zijn de jaarlijkse kosten Mfl 29.1 (het ijkpunt), waarvan Mfl 22.3 vaste en Mfl 6.8 variabele kosten.
- Teneinde een vergelijking met de verwervingsmodellen van DMKL - een personenauto bestand van 1100 auto's - mogelijk te maken, is het ijkpunt herleid voor dit modelbestand en komt hiermede op Mfl 27.2; tegen dit referentiepunt zullen de besparingen worden afgezet.

b. Kader onderzoeksgebied

Het onderzoek heeft zich toegespitst op twee belangrijke deelgebieden.

Het eerste deelgebied is de verwerving waarbij de in de inleiding genoemde brieven van de Minister van Verkeer en Waterstaat als aanknopingspunt hebben gediend. Belangrijke subdeelgebieden als beheer en onderhoud zijn bij het ontwikkelen van andere verwervingsmethodieken structureel mede in beschouwing genomen.

Het andere deelgebied is het gebruik van dienstpersonenauto's. Daarbij is de nadruk komen te liggen op het onderzoek van:

- een meer effectieve en efficiënte inzet van auto's met chauffeur
- aspecten waarbij een beter kostenbewustzijn kan leiden tot besparingen
- het berekenen van het omslagpunt bij machtigingskilometers
- het beschouwen van kleinere efficiëncypunten, waaronder het gebruik van bussen.

Niet betrokken in het onderzoek is het gebruik van motorfietsen en combi's aangezien dit inzetmiddelen zijn t.b.v. de oorlogsfunctie.

Voor een uitgewerkt overzicht van de gegevens wordt verwezen naar bijlage B.

c. Het huidige beleid

(1) Verwerving en afstoting

Aanschaf van dienstpersonenauto's gebeurt op de volgende gronden:

- bij een nieuwe behoefte (organisatiewijzigingen/aanpassingen)
- ter vervanging van kilometermachtigingen; indien jaarlijks meer dan 18.000 km wordt verreden, krijgt de betrokken functionaris, of groep van functionarissen een dienstpersonenauto ter beschikking
- ter vervanging van een afgestoten dienstpersonenauto.

Afstoting bij de KL en de CO vindt plaats op basis van de volgende criteria:

- levensduur: 6 jaar
- kilometrage: afhankelijk van de categorie tussen de 140.000 en 180.000 km
- cumulatieve onderhoudskosten (exclusief schadekosten): 60% van de oorspronkelijke catalogusprijs.

Bij het bereiken van een van de vervangingscriteria wordt de toestand van de auto aan de andere criteria getoetst; de auto kan daarna nog in bedrijf worden gehouden. Bij het bereiken van een tweede vervangingscriterium wordt de auto afgestoten.

De andere organisatiedelen hanteren soortgelijke afstotingscriteria.

(2) Beheer en onderhoud

- Het beheer is de voor de KL en de CO gecentraliseerd in de drie Regionale Vervoer en Verkeers Compagniën (RVVC'n). Bij de overige krijgsmachtdelen vindt het beheer plaats bij de diverse eenheden waarbij de personenauto's zijn ingedeeld.
- Onderhoud wordt door de CO, de KL en de KMar integraal (via de BIP'n) uitbesteed aan civiele garages. De KLu en de KM besteden deels uit en voeren voor een ander deel het onderhoud'zelf uit.

(3) Bovenstaande procedures kennen de volgende bezwaren:

- (a) De vervangingscriteria leiden ertoe dat het voertuig niet op het einde van zijn economische levensduur wordt afgestoten, maar veelal later. In het huidige beleid wordt een groot deel van de voertuigen afgestoten op grond van levensduur.
- (b) De verwerving en afstoting geschiedt door DMKL in Single Service Procurement voor de drie krijgsmachtdelen, CO en KMar. In dit systeem worden al naar gelang de behoefte meerdere bestellingen per jaar geplaatst, waartoe die behoefte wordt opgespaard tot een lonend aantal is bereikt. Standaardisatie is hierbij niet haalbaar, aangezien veelal één importeur/dealer niet in staat is deze behoefte binnen een wenselijke termijn de dekken. Het telkens "sparen" van een behoefte en starten van een nieuwe verwervingsprocedure is niet kosteneffectief.

d. De onderzochte deelgebieden

(1) Verwerving, beheer, onderhoud en afstoting

- (a) In het kader van het onderzoek naar een nieuw verwervingsmodel is een aantal alternatieve wijzen van verwerving en beheer nader uitgewerkt. De volgende mogelijkheden zijn in de beschouwing betrokken:
 - A Huidige situatie (Intern Wagenpark Beheer) waarbij gedurende het jaar, naar gelang de behoefte door de krijgsmachtdelen, meerdere bestellingen worden geplaatst; Single Service Procurement vindt plaats door DMKL. Het onderhoud wordt voor het overgrote deel uitbesteed aan de dealers. Geen inruil maar afstoting via Domeinen.
 - B Leasing waarbij twee vormen zijn te onderscheiden:
 - 1. Operational Service Leasing (OSL), met financiering door de leasemaatschappij
 - 2. Extern wagenpark beheer (EW), waarbij Defensie de auto's koopt en het beheer en onderhoud uitbesteedt
 - C Afroepcontract met inruil, waarbij Defensie aanschaft en jaarlijks een overeenkomst sluit met een importeur waarbij de jaarbehoefte in delen wordt afgenomen. Dit afroepcontract kan gecombineerd worden met een beheers- en onderhoudscontract.

Deze mogelijkheden zijn beschreven en uitgewerkt in bijlage C.

(b) T.b.v. de alternatieven B en C is een aantal leasemaatschappijen/importeurs gevraagd een budgettaire offerte uit te brengen (voor de uitgangspunten zie bijlage C, pt 7). Zo'n offerte houdt in dat bij nadere uitwerking het vermelde bedrag niet kan worden overschreden. Wel bestaat uitdrukkelijk de mogelijkheid dat bij verdere onderhandelingen nog prijsvoordelen behaald kunnen worden, waarbij de economische levensduur een relevant criterium zal zijn. Aan de hand van een evaluatie van de offertes is gebleken dat beide alternatieven tot besparingen kunnen leiden, ter grootte van Mfl 1.5.

(c) Overhead (zie bijlage A, bijvoegsel OVERHEAD)

- (1) De totale overheadkosten m.b.t. aanschaf en beheer bij KL, KMar en CO bedragen Mfl 2.7 (Klu en KM niet te kwantificeren).
- (2) Bij realisatie van alternatief B2/C verdwijnen deze kosten in belangrijke mate. Met name bij de RVVC'n en BIP'n kunnen formatieplaatsen worden ingeleverd. Vooralsnog vertragen personele consequenties t.a.v. op te heffen formatieplaatsen het volledig calculeren van de voordelen.
- (3) Op den duur valt een voordeel te behalen van ± Mfl 2; voor de kortere termijn levert een inschatting op:

bij RVVC'n,	- Hfl 150.000
bij BIP'n gemiddeld 2 x functionaris	
schaal 6: 12 x 50.000=	- <u>Hfl 600.000</u>
Totaal	- Hfl 750.000

(d) Subconclusies:

- (1) De alternatieven B2/C leiden tot besparingen van Mfl 1.5.
- (2) Deze alternatieven hebben op kortere termijn een voordelig effect in de overheadkosten Hfl 750.000; op termijn is een extra bedrag van Mfl 1.4 haalbaar.
- (3) De alternatieven B2/C waarin aanschaf/afstoting en eventueel beheer en onderhoud zijn opgenomen, leiden tot een besparing van Mfl 2.25 en op den duur zelfs tot Mfl 3.65.

(2) Gebruik

(a) Inzet auto's met chauffeur (taxidienst)

- (1) Door het samenbrengen van dienstpersonenauto's in een taxicentrale gelijkwaardige organisatie (Single Service Management) lijkt het aannemelijk om tot kostenbesparingen te kunnen komen.
- (2) Een eerste analyse voor de regio Den Haag leidt tot een kostenbesparing van Hfl 250.000 op jaarbasis. Dit onderzoek dient wel verder te worden uitgediept, waarna mogelijk ook andere regio's in beschouwing kunnen worden genomen.

(3) Zie voor details bijlage E.

(b) Het bevorderen van kostenbewustzijn

i Uit het kostenonderzoek dat is verricht om tot de opbouw van het ijkpunt te komen blijkt dat ca 80% van de dienstpersionen-auto's aan de burgerpomp aftankt (zie bijlage A, pt 3.b.(3) (c)iii). De brandstofprijs bij de burgerpomp is ca 5 cent hoger dan bij de BOSpomp.

In vele gevallen wordt om gemakzuchtige redenen aan de burgerpomp getankt terwijl zulks ook mogelijk zou zijn aan de BOSpomp.

Het is de overtuiging van de werkgroep dat indien alleen om dringende redenen de burgerpomp wordt gebruikt, het percentage van burgerpomp gebruikers tot 50% kan worden teruggebracht. In dat geval wordt er ca Hfl 40.000 per jaar bezuinigd. Om dit te bereiken dienen personenautogebruikers en commandanten te worden aangesproken op hun kostenbewustzijn.

ii Subconclusie

Het slechts in uiterste noodzaak aftanken bij burgerpompen kan een voordeel van Hfl 40.000 op jaarbasis opleveren.

(3) Bussen (zie bijl B)

(a) Bij de KM zijn elf 50-persoonsbussen operationeel op zes verschillende locaties. Onderzoek heeft uitgewezen dat door gebruik te maken van het SATO-contract in ieder geval 4 bussen kunnen worden afgestoten/niet vervangen. Verdere afstoot vereist nadere studie. In ieder geval worden de bussen voor de Marinierskapel (2) gehandhaafd.

Inhuur van een SATO-bus bespaart Hfl 0,55 per km. Het te behalen kostenvoordeel kan gesteld worden op Hfl 143.000 per jaar.

(b) Bij de KLu zijn 10 x 14 pers, 4x 25 pers en 29 x 45 pers bussen in gebruik. Deze bussen behoren tot het bestand van de oorlogsorganisatie.

De KLu-bussen worden in vreedstijd gebruikt voor transport t.b.v. de opleidingen, trainingen, schoolkinderen vervoer etc.

In tijden van spanning en/of oorlog worden de 45-persoonsbussen ingezet t.b.v. 1e en 2e echelons geneeskundige formaties KLu.

In principe kunnen de andere krijgsmachtdelen gebruik maken van deze bussen, alhoewel, gezien de piekmomenten van inzet, in praktische zin de mogelijkheden gering zullen zijn.

De KLu heeft in een nadere studie vastgesteld dat het niet mogelijk is om door gebruik te maken van het SATO-contract tot besparingen te komen.

(c) Subconclusie

Inhuur door de KM van SATO-bussen en afstoting/niet vervanging van 4 bussen leidt tot een besparing van Hfl 143.000 per jaar.

(4) Machtigingskilometers: (zie bijl D)

- (a) Het systeem van machtigingskilometers wordt in beschouwing genomen, omdat verondersteld wordt dat bij een bepaald aantal kilometers per jaar en per functionaris het goedkoper is een dienstpersonenauto (zonder chauffeur) te verstrekken.

Het punt waarboven een dienstpersonenauto goedkoper wordt dan een kilometermachtiging-vergoeding ligt nu op 18000 km.

Vergelijking van machtigingskilometerskosten met kosten van dienstpersonenauto's gebaseerd op een gebruiksduur van 4 jaar en een onderhoudscontract via een vorm van leasing, gebaseerd op een nieuw verwervingsmodel en uitgaande van variabele kosten à Hfl 0,08 per km, resulteert in een omslagpunt op 17000 km. Voor de nabije toekomst kan uitgegaan worden van verder stijgende brandstofprijzen en aanschafprijzen, waardoor het omslag punt hoger komt te liggen.

- (b) Subconclusie

Het huidige omslagpunt van 18.000 kilometer per jaar dient gehandhaafd te blijven, waardoor - ceteris paribus - er geen verschuiving optreedt van machtigingskilometers naar personenauto's. Derhalve is het m.b.t. dit aspect niet mogelijk tot besparingen te komen.

e. Samenvatting

- (1) Het ijkpunt wordt gesteld op Mfl 29.1
Als referentiepunt voor een bestandsmodel van 1200 voertuigen waartegen besparingen kunnen worden afgezet, geldt een bedrag van Mfl 27.2.
- (2) In het doelmatigheidsonderzoek zijn de volgende deelgebieden onderzocht:
(a) Verwerving, beheer, onderhoud en afstoting
(b) Gebruik
- (4) V.w.b. verwerving, beheer, onderhoud en afstoting zijn drie situaties onderzocht:
(a) Mogelijkheid A: Huidige situatie, te kenschetsen als Intern Wagenpark Beheer, waarbij het onderhoud grotendeels wordt uitbesteed en afstoting plaatsvindt via de Dienst der Domeinen
(b) Mogelijkheid B: Leasing, i.c. twee vormen:
B.1 Operational Service Leasing, met financiering door de lease-maatschappij
B.2 Extern Wagenpark Beheer, gelijk aan Operational Service Leasing, exclusief financiering
(c) Mogelijkheid C: Afroepcontract met inruil, waarbij de KL aanschaf en in een overeenkomst met de importeur de benodigde aantallen in de loop van een jaar afroept. Dit afroepcontract wordt gecombineerd met een onderhoudscontract.
(d) Mogelijkheid B.2/C leidt tot een besparing van Mfl 1.5
- (5) Implementatie van mogelijkheid B2/C leidt tot een reductie in de overheadkosten m.b.t. aanschaf en beheer. Op korte termijn kan Mfl 750.000 worden bespaart en op den duur kan een verdere besparing worden bereikt van Mfl 1.4.

- (6) Door het uitonderhandelen van de budgettaire offertes (mogelijkheid B2 en C) door DMKL kan mogelijk nog verder prijsvoordeel worden behaald.
- (7) V.w.b. het gebruik is te concluderen dat:
 - (a) Het aannemelijk is dat het organiseren van een interservice taxi-dienst in de regio Den Haag leidt tot besparingen. Een eerste analyse levert een besparing op van Hfl 250.000 op jaarbasis. Nader onderzoek is evenwel vereist.
 - (b) Indien het kostenbewustzijn m.b.t. de aftankprocedure wordt bevordert, waardoor veel meer bij een BOS-pomp i.p.v. bij een burger-tankstation wordt afgetankt, dit een voordeel op kan leveren van Hfl 40.000
 - (c) Het afstoten/niet vervangen van bussen door de KM en gebruikmaking van het SATO-contract een besparing oplevert van Hfl 143.000 op jaarbasis.
 - (e) Het omslagpunt gehandhaafd moet worden op 18.000 km. Dit heeft geen gevolgen voor een wijziging in de behoefte aan dienstpersonen-auto's en leidt derhalve niet tot besparingen.

4. CONCLUSIES

- a. De doelmatigheid van de verwerving, het beheer, onderhoud en gebruik van dienstpersonenauto's kan worden verbeterd.
- b. Deze verbetering leidt tot besparingen welke in de tijd gezien toenemen van Mfl 2.7 tot Mfl 4.1 Afgezet tegen het referentiepunt van Mfl 27.2 leidt dit tot een besparing van 10-15%.
- c. Verdere besparingen zijn te bereiken door:
 - (1) Succesvolle onderhandelingen door DMKL inzake de budgettaire offertes
 - (2) Instellen van interservice taxidiensten buiten de regio Den Haag, waartoe nader onderzoek uitsluitel dient te geven.

5. AANBEVELINGEN

- a. In te stemmen met de conclusies.
- b. Door DMKL in Single Service Procurement en in overleg met de krijgsmachtdelen een kosteneffectief systeem doen uitwerken m.b.t. aanschaf, beheer, onderhoud en afstoting van dienstpersonenauto's.

- c. Het verhogen van het kostenbewustzijn bij beheerders en gebruikers van dienstpersonenauto's.
- d. Nader onderzoek te laten verrichten naar de besparingen bij de exploitatie van een interservice taxidienst in eerste instantie in de regio Den Haag.
- e. De KM dient minimaal 4 bussen niet te vervangen en in toenemende mate gebruik te maken van het SATO-contract.

.jlagen:

- A De opbouw van het ijkpunt
Bijvoegsel: Overheadkosten
- B Overzicht gegevens personenvervoer
- C Nieuw verwervingsmodel dienstpersonenauto's
Bijvoegsel: Kosten huidige situatie
- D Omslagpunt machtigingskilometers/dienstpersonenauto
- E Taxidienst in de regio Den Haag
- F Gebruikersnormering dienstpersonenauto's

DE OPBOUW VAN HET IJKPUNT

1. Algemeen

In het kader van het werkverband "Aanschaf, beheer en gebruik dienstpersoneelauto's", dient het ijkpunt te worden bepaald van waaruit heroverwegingen plaats dienen te vinden. V.w.b. beheer, aanschaf en gebruik dient een kostenanalyse van het huidige systeem te worden opgesteld.

2. Probleemstelling

Maak een kostenanalyse van dienstpersoneelauto's. Differentieer daarbij naar vaste en variabele kosten.

3. Beschouwing

a. Kostensoorten

M.b.t. aanschaf, beheer en gebruik van dienstpersoneelauto's zijn de volgende kostensoorten te onderkennen.

(1) Vaste kosten

- (a) Kosten die per auto vast zijn
 - i de verwerving van de auto
 - ii burgerkenteken
 - iii de brandstof creditcard
 - iv transportkosten
- (b) Overhead kosten (systeemkosten)
 - i Personeelskosten
 - m.b.t. aanschaf en beheer
 - m.b.t. chauffeurs
 - ii Kosten infrastructuur.

(2) Variabele kosten

- (a) Onderhoudskosten
- (b) Schadekosten
- (c) Brandstofkosten
- (d) Kosten t.g.v. inhuur.

b. Kostenonderzoek

- (1) Voor het onderzoek naar de kosten is o.m. gebruik gemaakt van de voertuigstamkaarten van de in 1988 en 1989 afgevoerde auto's van de KL en CO die via de BIP (Buiten Inspectie Post) Den Haag in onderhoud zijn geweest en van de voertuigdossiers.

Het betreft hier een totaal van 158 auto's van alle categorieën; aangenomen is dat deze steekproef representatief is. De gemiddelde leeftijd van deze voertuigen was 4 jaar en 8 maanden.

Gemiddeld reden deze voertuigen 29.605 km/jaar.

(2) Vaste kosten

(a) Kosten die per auto vast zijn

i Verwervingskosten

De laatste jaren heeft het dienstpersonenauto bestand van de KL en de CO een nogal drastische uitbreiding ondergaan. De belangrijkste redenen voor deze uitbreiding waren:

- (1) een grotere behoefte door organisatorische veranderingen;
- (2) een groot aantal dienstpersonenauto's dat werd aangeschaft ter vervanging van (dure) kilometermachtigingen.

Hieronder volgt een overzicht van het aantal dienstpersonenauto's dat in de afgelopen jaren is aangeschaft en de daarbij behorende investeringskosten.

jaar	aantal	investering
1985	154	3.090.000
1986	205	5.547.000
1987	204	4.834.000
1988	114	2.285.000
1989	245	6.742.000

De gemiddelde prijs bedraagt derhalve Hfl 24.401 per auto. Met meeberekening van de CBS-prijsindexcijfers is de prijs Hfl 25.733 per auto (oktober 89).

Bij deze gegevens dient het volgende te worden opgemerkt:

- Er is afgezien van kortingen op de aanschafprijs.
- De aantallen geven een totaal van alle categorieën dienstpersonenauto's.
- Het aantal dpaus dat in 1989 werd aangeschaft heeft een surplus van ca. 50. Dit aantal zou normaal in 1988 zijn aangeschaft; door een verwervingsachterstand is dit eerst in 1989 geschied.
- Tot en met 1988 zijn alle dpaus ten laste van het betreffende KL budget gekomen; vanaf 1989 is er een splitsing: 208 auto's, Hfl 5.628.000 voor KL en 37 auto's, Hfl 1.114.000 voor CO.
- In de cijfers van 1989 zijn begrepen de 5 door de DIZ geleaste auto's t.b.v. Minister, Staatsecretaris, SG en DG'n. (gefingeerde aanschafprijs)

Het totaal aantal dpaus in de KL en de CO (peildatum 20 nov 89) bedraagt thans 886 (721 KL en 165 CO).

- ii Kosten burgerkenteken
224 dpaus voeren om operationele en/of veiligheidsredenen een burgerkenteken.
kosten: - leges kenteken Hfl 22,50 (eenmalig)
- deel III Hfl 22,- (jaarlijks)
- iii Kosten brandstofcreditcard: Hfl 17,50 per auto per jaar.
- iv Transportkosten
Er bestaat een raamcontract met een civiele auto transportonderneming; kosten per dienstpersonenauto bedragen per rit Hfl 65,=, excl BTW.
Gedurende de levensduur van een auto worden 3 ritten gemaakt:
- van importeur naar 555 Parkcie;
- van 555 Parkcie naar de beheerder;
- van beheerder naar 573 Vzplcie (voorbereiding afvoer naar Domeinen).
Kosten per auto: $3 \times 65 + 18,5\% = \text{Hfl } 231,-$

(b) Overheadkosten

- i Personeelskosten
Personeelskosten zijn in twee categorieën verdeeld:
 - Kosten van personeel dat op enigerlei wijze betrokken is bij aanschaf en het beheer van dienstpersonenauto's.
De detailberekeningen zijn vermeld in het bijvoegsel "Overhead". De daarin genoemde percentages betreffen de schattingen van het deel van het werk dat aan dienstpersonenauto's wordt besteed. De genoemde bedragen zijn de middensommen van de betreffende rangen/schalen en zijn ontleend aan het boekwerk "Tarievenlijst KL", uitgegeven door DEBKL.
Volgens deze berekening bedragen de totale jaarlijkse kosten van dit personeel Hfl 2.760.800=.
 - Chauffeurskosten
In het bijvoegsel "Overhead" zijn weergegeven de kosten (middensommen) van chauffeurs bij de KL die volgens OTAS op een personenauto zijn ingedeeld. Bij dubbelfuncties is de middensom gehalveerd.
Voor de KL zijn de kosten Hfl 6.557.422 per jaar. Ervan uitgaande dat de verhouding auto's met/zonder chauffeur bij KL en CO gelijk is bedragen de kosten voor KL en CO Hfl 8.033.000,-.

- ii Kosten van infrastructuur
 Deze zijn als volgt verdeeld
- Kosten van bureau/beheersruimten
 Bij de berekening is uitgegaan van het volgende:
 - * een fictieve huurprijs, inclusief exploitatiekosten, van Hfl 4000,- per jaar voor een "2-raams bureauruimte" (opgave DGWT);
 - * het personeel, genoemd in het bijvoegsel "Overhead", gebruikt een dergelijke ruimte op basis van 2 man per kamer.
 Met toepassing van de percentages van het deel van het werk dat aan dienstpersonenauto's wordt besteed, bedraagt deze kostenpost Hfl 87.000,-.
 - Kosten van stalling e.d.
 Uitgegaan is van een kostenraming van garage- en stallingruimten van RVVC-West. De fictieve huurprijs, inclusief exploitatiekosten, bedraagt (opgave DGWT) Hfl 30.000,- per jaar.
 Voor 3 RVVC'n bedragen de kosten Hfl 90.000,- per jaar.
- Totale kosten infrastructuur Hfl 178.000,- per jaar.

(3) Variabele kosten

(a) Onderhoudskosten

Hieronder worden begrepen onderhoudsbeurten, reparaties, vervanging van banden, bijvullen van olie e.d.. Schade wordt niet als een onderhoudskostenpost gerekend (zie (b)). Voor de onderzochte voertuigen geldt een gemiddelde jaarlijkse onderhoudskostenpost van Hfl 2.103,- per auto. Omgerekend naar het niveau van oktober 89 (CBS prijsindex) is dat bedrag Hfl 2.207,- per auto.

(b) Schadekosten

De totale schadekostenpost aan/door dienstpersonenauto's is als volgt te sommeren:

Eigen schade	
<u>Verhaalde schade</u>	-
Kosten eigen schade	
<u>Schade aan derden</u>	+
Totale schadekosten	

De kosten van reparatie van schade aan het eigen voertuig zijn vermeld op de voertuig stamkaarten. Schadeverhaal en het uitbetalen van schade aan derden geschiedt door de Afdeling Claims van de Directie Juridische Zaken. Schadekosten wegens "total loss" zijn niet opgenomen in de "eigen schade". Dit vertekende beeld wordt goeddeels gecompenseerd door de hoge afschrijving (in feite de extra investering) van dat voertuig, die verwerkt is in de vaste kosten.

Geïndexeerd naar het niveau van oktober '89 bedraagt de schadepost per auto per jaar Hfl 542,-.

(c) Brandstofkosten

i Het aanschafbeleid is er sedert enige jaren op gericht uitsluitend diesel dienstpersonenauto's te verwerven. Hoewel er thans nog een aantal benzine en LPG auto's in de organisatie zijn loopt dit aantal sterk terug en zal over enige tijd tot een enkele uitzondering zijn terug gebracht. Bij deze beschouwing is er daarom van uitgegaan dat er uitsluitend dieselauto's in de organisatie zijn.

ii Het gewogen gemiddelde van de diverse dieselauto's in de organisatie en de daarbij behorende verbruikscijfers geeft een algemeen verbruik van 1:15.

iii Brandstofprijzen zijn nogal onderhevig aan fluctuaties. Bij dit onderzoek is er van uitgegaan dat de prijs van dieselolie aan de burgerpomp Hfl 1,01/ liter bedraagt en aan de Bospomp Hfl 0,96/ liter. De ervaring heeft geleerd dat 80% van de personenauto's wordt afgetankt aan de burgerpomp. Derhalve is een gemiddelde prijs aangehouden van Hfl 1,00/liter.

(d) Kosten t.g.v. inhuur

Voor de vervanging van defecte dienstpersonenauto's en in afwachting van in levering zijnde dienstpersonenauto's wordt jaarlijks voor ca Hfl 500.000 ingehuurd. Bij dit bedrag is de brandstofcomponent meeberekend; dit wordt echter gecompenseerd door niet gebruikte brandstof van de defecte dienstpersonenauto's waarvoor is ingehuurd.

c. Kosten voor KL en CO

(1) Het huidige aantal dienstpersonenauto's bij de KL en de CO bedraagt 886 (zie Bijlage B). Bij een gemiddelde gebruiksduur van 4 jaar en 8 maanden zullen per jaar 190 auto's worden vervangen.

(2) Vaste kosten

De aanschafprijs bedraagt gemiddeld Hfl 25.733, de restwaarde wordt op 0 gesteld.

In de Krijgsmacht worden geen personenauto's afgeschreven, aangezien er geen directe restwaarde is. In feite is een voertuig bij de aanschaf al volledig afgeschreven. Het lijkt daarom in deze situatie in lijn met de realiteit om het jaarlijks te investeren bedrag voor deze post in beschouwing te nemen.

Kosten die per auto vast zijn	
Verwerving: 190 x 25.733 =	4.889.270=
Burger kenteken: 224 x 22,50/4,67	
+ 224 x 22 =	6.007=
Brandstof-creditcard: 886 x 17,50 =	15.505=
Transportkosten 190 x 231 =	<u>43.890=</u>
Totaal kosten die per auto vast zijn	Hfl 4.954.672=

Overheadkosten	
Personeel	
mbt aanschaf en beheer	2.760.800=
mbt chauffeurs	8.033.000=
Infrastructuur	<u>178.000=</u>
Totaal overheadkosten	Hfl 10.971.800=

Totaal vaste kosten: Hfl 15.926.472=

(3) Variabele kosten

Onderhoudskosten: 886 x 2.207	1.955.402=
Schadekosten: 886 x 542	480.212=
Brandstofkosten: 886 x 29.605/15 x 1,00	1.748.669=
Kosten tgv inhuur	<u>500.000=</u>

Totaal variabele kosten Hfl 4.684.283=

(4) Totale kosten voor KL en CO Hfl 20.610.755=

d. Kosten voor de krijgsmacht

(1) Het werkelijke totaal aantal dienstpersoneelauto's in de krijgsmacht bedraagt thans 1291 (CO: 165, KM 53, KL:721, KLu:184 en KMar:168).

Indien als aanname wordt geaccepteerd dat de berekenings-parameters voor de gehele krijgsmacht dezelfde zijn als voor KL en CO kan de factor 1291/886 worden toegepast bij het bepalen van de kosten voor de krijgsmacht. Een uitzondering hierop zijn de BIP-kosten; deze kosten (zie bijvoegsel "Overhead": Hfl 1.963.337) betreffen de gehele krijgsmacht.

(2) Kostenberekening:

Vaste kosten: 1291/886 x (15.926.472 - 1.963.337)	
+ 1.963.337 =	22.309.169=
Variabele kosten: 1291/886 x 4.684.283=	<u>6.825.518=</u>
Totaal	Hfl 29.134.687=

e. Kostenmodel voor de krijgsmacht

(1) Als wordt uitgegaan van een model waarbij het wagenpark uit 1200 auto's bestaat (conform het verwervingsmodel van DMKL), worden de bedragen van de KL+CO met de factor 1200/886 vermenigvuldigd (uitgezonderd de BIP-kosten).

(2) Kostenberekening:

Vaste kosten: 1200/886 x (15.926.472 - 1.963.337)	
+ 1.963.337 =	20.875.032=
Variabele kosten: 1200/886 x 4.693.143=	<u>6.344.401=</u>
Totaal	Hfl 27.219.433=

4. Conclusies

a. Bij een daadwerkelijk krijgsmacht-bestand van 1291 dienstpersoneelauto's zijn de jaarlijkse kosten à Mfl 29,1 het ijkpunt, waarvan Mfl 22,3 vaste en Mfl 6,8 variabele kosten.

b. Teneinde een vergelijking met het verwervingsmodel van DMKL -een personenautobestand van 1200 auto's- mogelijk te maken, is het ijkpunt herleid voor dit modelbestand en komt hiermee uit op Mfl 27,2. Tegen dit referentiepunt kunnen de besparingen worden afgezet.

5. Aanbeveling

De jaarlijkse kosten à Mfl 27,2 van dienstpersoneelauto's bij een modelbestand van 1200 voertuigen te hanteren als referentiepunt waartegen besparingen kunnen worden afgezet.

Biivoegsel OVERHEADKOSTEN1. Overheadkosten Personeel (Aanschaf en beheer KL en CO)

<u>Onderdeel</u>	<u>rang/schaal</u>	<u>Percentage werk aan dpaus</u>	<u>Middensom</u>	<u>Bedrag</u>
Garage Min Def	1 sgtI	100	62.172	62.172
LAS/VV	1 kol	10	168.473	16.847
	1 lkol	40	148.539	59.415
	1 schaal 9	70	67.318	47.122
	1 schaal 5	100	48.079	48.079
	1 schaal 5	10	48.079	4.807
	1 sld	50	21.135	10.567
DMKL/AWG	1 schaal 9	15	67.318	10.098
NTC	1 schaal 7	40	54.775	21.910
RVVC-W	1 maj	5	127.754	6.388
	1 kap	50	100.445	50.223
	1 2e lt	5	66.390	3.319
	2 aoc	25	87.849	43.925
	1 sm	100	70.853	70.853
	1 sm	40	70.853	28.341
	1 sm	25	70.853	17.713
	1 sgtI	100	62.172	62.172
	1 sgtI	50	62.172	31.086
	3 sgtI	25	62.172	46.629
RVVC-Z	1 maj	5	127.754	6.388
	1 kap	5	100.445	5.022
	1 sgtI	100	62.172	62.172
	1 dpl sgt	50	26.287	13.144
RVVC-O	1 maj	5	127.754	6.388
	1 sgt	30	56.235	16.870
	1 sgt	25	56.235	14.059
	1 schaal 4	70	45.344	31.741
BIP Den Haag	1 aoc	80	87.849	70.279
	1 sm	80	70.835	56.668
	1 schaal 6	80	50.738	40.590
	1 schaal 4	60	45.344	27.206

BIP Assen	1 aao	60	87.849	52.709
	1 schaal 6	60	50.738	30.443
	1 schaal 4	60	45.344	27.206
BIP Milligen	2 aao	30	87.849	52.709
	1 sm	30	70.835	21.250
	2 schaal 6	30	50.738	30.433
	2 schaal 4	30	45.344	27.206
BIP Utrecht	1 aao	50	87.849	43.924
	1 sgt	100	25.235	25.235
	3 schaal 6	100	50.738	152.214
	1 schaal 5	50	48.079	24.039
	1 schaal 4	100	45.344	45.344
	1 schaal 3	20	42.902	21.451
BIP Dongen	1 kap	50	100.445	50.223
	4 aao	80	87.849	281.117
	3 sm	80	70.835	170.004
	6 schaal 6	80	50.738	243.542
BIP Eindhoven	2 aao	100	87.849	175.698
	2 sm	100	70.835	141.670
	3 schaal 6	100	50.738	152.214
				Totaal 2.760.824

Samenvatting:

Onh door BIP'n: Mf1 2
 Onh overhead (excl BIP'n): Mf1 0.7

2. Overheadkosten Chauffeurs (KL en CC)

<u>Rang/Schaal</u>	<u>Aantal</u>	<u>Middensom *1</u>	<u>Bedrag</u>
dpl sld	32	21.690	694.080
dpl sld-dfie	6	10.845	65.070
dpl kpl	76	23.468	1.783.568
dpl kpl-dfie	4	11.734	46.936
kpl KVV	68	47.015	3.197.020
kpl KVV-dfie	27	23.508	634.716
schaal 4	2	45.344	90.688
schaal 4-dfie	2	22.672	45.344
			Totaal 6.587.402

*1: Middensommen:

- gemiddelden sld/sldi resp kpl/kplii KVV
- bij dubbelfunctie: 50%

Bijlage B

OVERZICHT GEGEVENS PERSONENVERVOER

	CO	KM	Kl	KLu	KMar
dpaus totaal	165 ¹⁾²⁾	53 ³⁾	721 ²⁾³⁾	184	168 ⁴⁾
cat A	130		562 ¹⁾²⁾	141	162
cat B	27	52	155	42	5
cat C	6	1	4	1	1
cat D	2	0	0	0	0
m/z chauffeur ¹⁾²⁾	35/130 ⁷⁾	47/6 ⁸⁾	227/484	31/153	5/167
t.v.v. macht.kms	106	0	396	1	0
combi's	10 ⁷⁾	37	1500 ⁷⁾⁹⁾	714 ¹⁰⁾	250
bussen	0	11	3	43 ⁵⁾	5
SATO contr (Hfl)	⁶⁾	20.000	4.000.000	160.000	⁶⁾
macht kms (min)	5.6	2.5	6.9	4.5	0.5

1) incl 5 leaseauto tbv Min, Stas, SG en 2 DG'n

2) incl 80 "bdos" vtgn

3) enkele tientallen auto's in het buitenland gestationeerd

4) excl 4 speciale gepantserde en incl 55 vrij van BVB gekochte auto's

5) 10 x 14 pers; 4 x 25 pers; 29 x 45 pers

6) via Kl

7) geen exacte aantallen; indicaties

8) 9 vaste chauffeurs

9) Aanvullende gegevens: gem levensduur 5 1/2 jaar

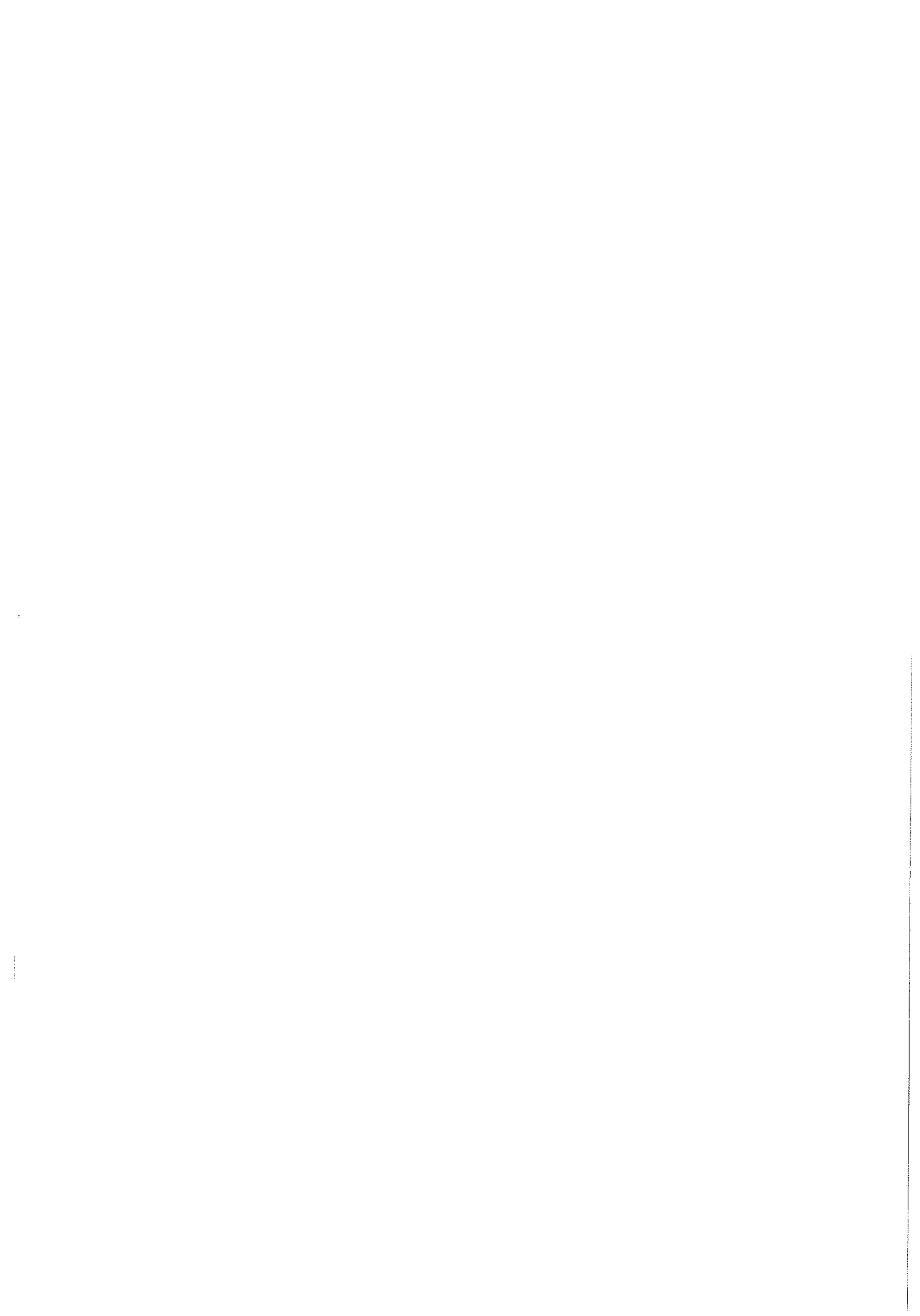
gem kilometrage 175/190.000 km

kostprijs 7ct/km, excl brandstof en afschrijving

10) Totaal 714 combi's voor operationeel gebruik, waarvan er 24 in taxi-dienst voor personenvervoer worden ingezet. Gemiddeld wordt 30.000 km per jaar verreden.

11) Incl 10 vrij van BVE gekochte auto's van korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen

12) Een niet onbelangrijk aantal chauffeurs vervult een dubbelfunctie, sommigen tevens als chauffeur op een "oorlogsvoertuig", anderen tevens in een administratieve functie.



NIEUW VERWERVINGSMODEL DIENSTPERSONENAUTOS

INLEIDING

1. Door de Minister van Verkeer en Waterstaat is m.b.t. dienstpersonenauto's in 1988 een nieuw normeringssysteem ingevoerd. In het kort houdt dit in dat de normering wordt gebaseerd op een integraal berekende kilometerprijs. Daarnaast heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat bepaald dat ieder departement met in achtneming van de nieuwe normering vrij is om activiteiten te verrichten die betrekking hebben op exploitatie van dienstauto's. Hierdoor is het voor het Ministerie van Defensie mogelijk het wagenpark zelf te beheren, te leasen of het beheer uit te besteden.

2. In de heroverwegingswerkgroep "dienstpersonenauto's" is de verwerving en het beheer opnieuw ter discussie gesteld; een en ander in het kader van de reductie van de uitgaven.

3. Om objectieve besluitvorming mogelijk te maken dient een aantal alternatieve verwervingsmogelijkheden uitgewerkt te worden. Op grond van bedrijfs-economische overwegingen wordt één van de alternatieven geselecteerd, waarna een uitwerking van een (nieuw) verwervingsmodel mogelijk is.

PROBLEEMSTELLING

4. Ontwikkel een aantal alternatieven voor de verwerving (incl. afstoting) en het beheer van personenauto's. Selecteer, ondermeer op grond van bedrijfseconomische afwegingen, het meest aantrekkelijke alternatief. Doe vervolgens een voorstel voor een (nieuw) verwervingsmodel.

PLAN VAN AANPAK

5. In het kader van het uit te voeren onderzoek is een drietal mogelijkheden te onderscheiden:

- a) huidige situatie (Intern Wagenpark Beheer) waarbij gedurende het jaar, naar gelang de behoefte, meerdere bestellingen worden geplaatst. Het onderhoud wordt uitbesteed bij de dealers. Geen inruil maar afstoting via Domeinen;
- b) leasing waarbij twee vormen zijn te onderscheiden:
 - 1) operational service leasing (OSL), met financiering door de leasemaatschappij;
 - 2) extern wagenparkbeheer (EW), zijnde operational service leasing excl. financiering (Beheerscontract).
- c) afroepcontract met inruil, waarbij de KL jaarlijks een overeenkomst

sluit, met bij voorkeur één importeur, voor de totale jaarbehoefte aan personenauto's welke gedurende het jaar worden afgeroepen. Dit afroepcontract kan eventueel gecombineerd worden met een onderhoudscontract.

6. In het kader van dit onderzoek is de totale defensie behoefte (SSP) aan personenauto's op 1200 voertuigen gesteld, onder te verdelen in de navolgende categorieën:

<u>cat</u>	<u>prijs</u>	<u>aantal</u>	<u>jaarbehoefte</u> *
A1	tot f 21.600	780	195
A2	f 21.600 - f 23.000	216	54
B1	f 23.000 - f 30.000	144	36
B2	f 30.000 - f 36.000	<u>60</u> +	<u>15</u> +
	<u>TOTAAL</u>	1.200 =====	300 ===

* onder de veronderstelling dat een personenauto gemiddeld 4 jaar meegaat.

7. Bij de beoordeling van de diverse mogelijkheden zijn de navolgende uitgangspunten bepaald:

- * vervangingsmoment auto : 130.000 km en 4 jaar;
- * levering voertuigen via dealernet (niet via 555 Parkcie);
- * open calculatiesysteem v.w.b. leasing;
- * volledig onderhoudsreparatiecontract (incl. banden);
- * vervangend vervoer bij onderhoud, reparatie en schade (na 24 uur);
- * gegarandeerde inruilwaarde;
- * niet inbegrepen wegenbelasting en verzekering;
- * brandstof creditcard.

8. De navolgende leveranciers zijn uitgenodigd op grond van voorgaande gegevens een budgettaire offerte uit te brengen, te weten:

- Leasemaatschappij : L1 , L2 , L3:
- Importeur : I1 , I2 , I3.

BESCHOUWING

Huidige situatie (mogelijkheid A)

9. De heroverwegingswerkgroep "dienstpersonenauto's" heeft inmiddels, ten einde het ijkpunt voor de heroverwegingen te bepalen, een kostenanalyse van het huidige systeem laten uitvoeren. In de berekeningen die in het kader van dit onderzoek zijn uitgevoerd, zijn deze gegevens als uitgangspunt gehanteerd.

10. Voor de vergelijking met de verschillende mogelijkheden worden de navolgende kostensoorten in de beschouwing betrokken.

(1) Vaste kosten

- (a) aankoop personenauto's (initiële investering)
- (b) brandstof creditcard;
- (c) transportkosten.

(2) Variabele kosten

- (a) onderhoudskosten;
- (b) kosten inhuur vervangende auto's.

11. De kostensoorten die bij de verschillende mogelijkheden gelijk zijn, blijven in de vergelijking buiten beschouwing (b.v. brandstofkosten, schadekosten). Daarnaast is in de kostenberekening van de huidige situatie geen rekening gehouden met de overheadkosten van het huidige verwervings- en instandhoudingsproces (personeel, infrastructuur).

12. De aldus berekende kosten van het huidige systeem bedragen op jaarbasis ca. f 9.812.500. In het bijvoegsel "Kosten huidige situatie" is een overzicht gegeven.

13. Indien rekening wordt gehouden met de zogenaamde overheadkosten, kosten van personeel dat op enigerlei wijze betrokken is bij de aanschaf en het beheer van dienstpersoonenauto's dan dienen de totale kosten van de huidige situatie verhoogd te worden met f 2.760.800,=.

N.B. De overheadkosten van de KLu, KM en KMAR zijn hierin niet meegenomen.

Leasing (mogelijkheid B)

14. Met betrekking tot leasing zijn in het kader van dit onderzoek twee varianten te onderkennen (punt 5b). Voor de uitwerking van deze variant is een drietal Leasemaatschappijen gevraagd een budgettaire offerte uit te brengen. De leasemaatschappijen worden aangeduid met L1, L2 en L3. Gevraagd is offerte uit te brengen voor een drietal automerken.

15. Variant 1 Operational serviceleasing financiering door de leasemaatschappij

- Uitgangspunten :
- Wagenpark van 1200 auto's;
 - geoffreerde kortingspercentages en gegarandeerde inruilwaarde zijn verwerkt;
 - rente op geïnvesteerd vermogen ca. 10%;

Bij deze variant geldt dat nacalculatorisch een voordelig resultaat ten gunste van Defensie komt terwijl een nadelig verschil ten laste komt van de betrokken leasemaatschappij (de zogenaamde open calculatie).

16. De resultaten zijn weergegeven als een gemiddelde per leasemaatschappij voor de drie auto merken.

Resultaten per leasemaatschappij *

leasemaatschappij	offerte
L1	10.795.918
L2	10.285.245
L3	-

* Door leasemaatschappij L3 is met betrekking tot deze variant geen offerte ingediend.

17. De gemiddelde kosten van deze variant bedragen derhalve f 10.540.582.

18. Variante 2 Beheerscontract, extern wagenparkbeheer

Uitgangspunten: - idem als variant 1, alleen zonder financieringselement;
- defensie koopt zelf de auto's. Hierbij worden geen rentekosten berekend.

19. De opzet van de resultaten is identiek aan variant 1 (punt 15).

Resultaten per leasemaatschappij

leasemaatschappij	offerte
L1	3.275.273
L2	2.968.835
L3	3.334.589

20. De gemiddelde kosten van deze variant bedragen f 3.192.899.

21. Daarnaast dienen de personenauto's door Defensie aangeschaft te worden. Indien uitgegaan wordt van een aankoop met inruil (Zie pt 22 e.v.) dan komt de aanschafprijs van 300 auto's op jaarbasis op f 5.175.386 te liggen. De totale kosten voor variant B komen daarmee op f 8.368.285.

Afroepcontract met inruil (mogelijkheid C)

22. De navolgende uitgangspunten zijn gehanteerd:
- * aankoop van 300 personenauto's op jaarbasis door defensie waarbij geen rentekosten worden gecalculeerd;
 - * afroep gedurende het jaar;
 - * geoffreerde kortingspercentages en gegarandeerde inruil zijn verwerkt;
 - * onderhoudscontract.

23. De resultaten per importeur zijn:

importeur	offerte
I1	4.756.696
I2	5.543.526
I3	5.225.936

24. De gemiddelde kosten van een afroepcontract zijn f 5.175.386.

25. Met betrekking tot de afroeptermijn is door de verschillende importeurs het volgende aangeboden:

I1 : leveringstermijn : 6 weken
I2 : leveringstermijn : 2 - 4 weken
I3 : leveringstermijn : 1 week (indien voorradig)

26. Voor wat betreft het onderhoudscontract maken de importeurs I1 en I2 gebruik van leasemaatschappijen (respectievelijk L2 en L1). Importeur 3 maakt voor het onderhoud gebruik van het eigen dealernet.

27. De volgende budgettaire offertes zijn uitgebracht:

importeur	offerte
I1	2.759.252
I2	3.622.994
I3	2.967.892

De gemiddelde kosten van een onderhoudscontract via de importeurs komt daarmee op f 3.116.713.

28. De totale kosten van mogelijkheid C bedragen f 8.292.099.

CONCLUSIES

29. De kosten van de verschillende mogelijkheden zijn:

Mogelijkheid A: Huidige situatie f 9.812.500.

Inclusief overhead f 12.573.300.

Mogelijkheid B: Leasing;

Variant 1 OSL f 10.540.582.

Variant 2 EW f 8.368.285.

Mogelijkheid C: Afroepcontract f 8.292.099.

30. De alternatieven waarbij Defensie de verwerving van de personenauto's verzorgt en het onderhoud en beheer aan een leasemaatschappij uitbestedt kunnen tot aanzienlijke besparingen leiden.

AANBEVELING

31. Nader onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden van een afroepcontract met de importeurs en uitbesteden van het onderhoud en beheer aan een leasemaatschappij/importeur (mogelijkheid C) als ook aanschaf door Defensie en extern wagenpark beheer door een leasemaatschappij (mogelijkheid B2).

Bijvoegsel

Kosten huidige situatie

(1) Waste kosten

(a)	Aankoop 300 personenauto's bij I1, I2, I3 (incl. opbrengst afstoting via Domeinen ad f 2.000,-- per auto)	f 6.573.777,--
(b)	Brandstof creditcard 1200 x 17,5	f 21.000,--
(c)	Transportkosten 3 x 65,- x 1,185 x 300	<u>f 69.322,50</u>
		f 6.664.099,50

(2) Variabele kosten

(d)	Onderhoud 1200 x 2.207,-	f 2.648.400,--
(e)	Kosten inhuur	f 500.000,--
	Totale variabele kosten	<u>f 3.148.400,--</u>
	Totale kosten	f 9.812.499,50 =====

Bijlage D

OMSLAGPUNT MACHTIGINGSKILOMETERS / DIENSTPERSONENAUTO'S.

Het punt waarboven een dienstpersonenauto goedkoper wordt dan een kilometermachtiging-vergoeding is op 16.979 kilometer per jaar te stellen.

Dit omslagpunt is berekend op basis van de volgende gegevens:

Machtigingskilometers

Er wordt een opslag voor indirecte kosten berekend van 2 cent per kilometer. Dan ontstaat het volgende tarievenstelsel (op jaarbasis):

1e	t/m	5000e km	0,66 per km,
5001e	t/m	10000e km	0,49 per km,
10001e	t/m	20000e km	0,37 per km,
boven de		20000 km	0,34 per km.

Dienstpersonenauto's

Als wordt uitgegaan van de gegevens zoals vermeld in mogelijkheid E, Variant 2 (zie bijlage C):

-	Vervanging 300 auto's per jaar à f 5.175.386,- geeft als kosten per auto per jaar	f 4.313,-
-	Uitgebreid onderhoudscontract voor 1200 auto's f 3.192.899,- geeft als kosten per auto per jaar	f 2.661,-
		<hr/> f 6.974,-

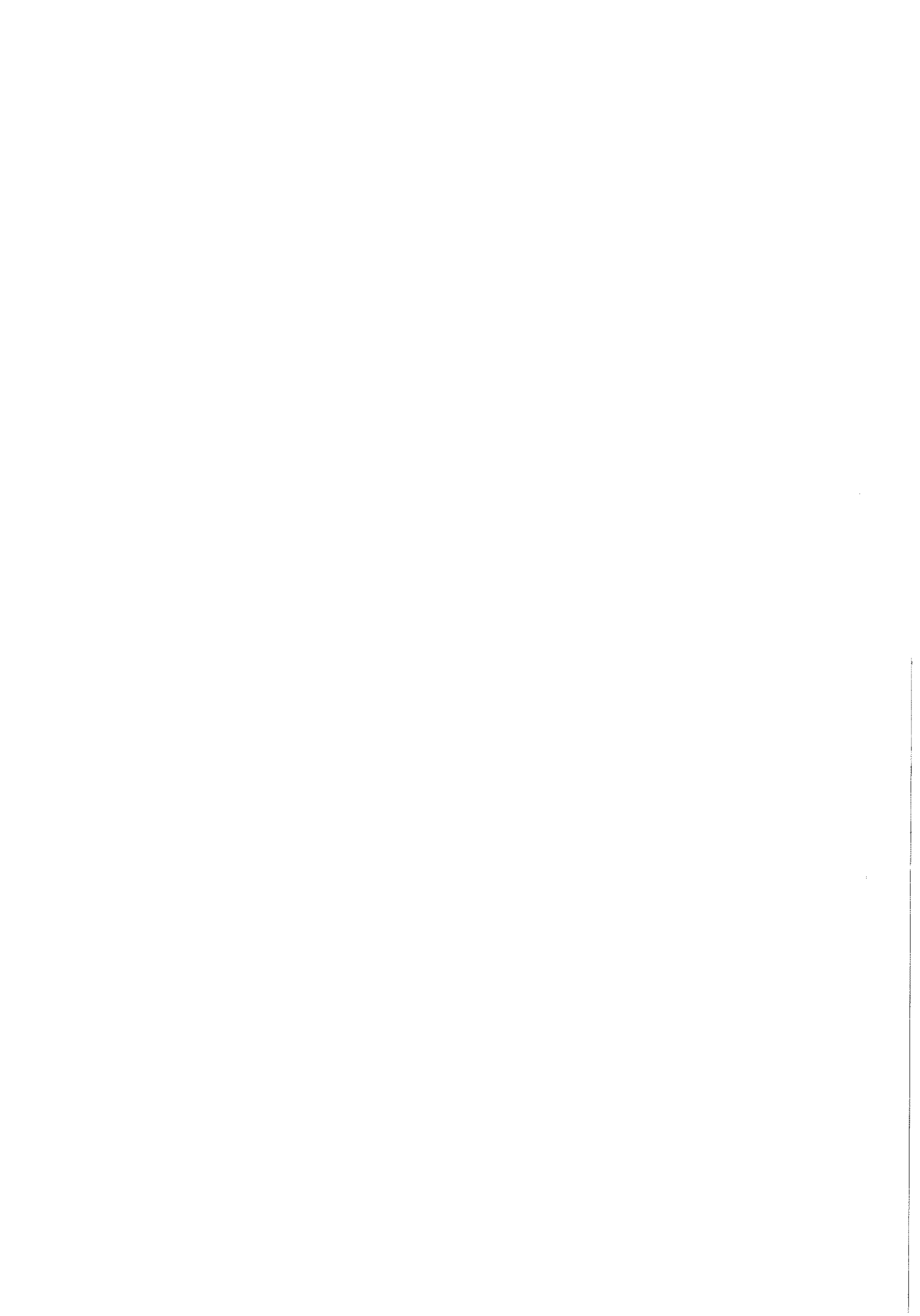
Dit is gebaseerd op:

- Verwerving door Defensie op afroep gedurende het jaar,
- Gebruiksduur gemiddeld 4 jaar,
- Onderhoudscontract via leasemaatschappij,
- Afstoting (inruil) d.z.v. importeur/leasemaatschappij.

Als variabele kosten van een dienstpersonenauto zijn dan te beschouwen de brandstofkosten van f 0,08 per kilometer.
(Uitgegaan van 7,69 l/100 km, f 1,00 per liter).

De totale kosten van deze 16.979 kilometer bedragen in dit geval zowel met een kilometermachtiging als met een dienstpersonenauto f 8.332,32.

De brandstofprijzen zullen de komende tijd verder stijgen, terwijl mag worden aangenomen dat ook de aanschafprijzen en overige auto-kosten zullen toenemen. Hierdoor worden dienstpersonenauto's duurder, waardoor het omslagpunt hoger zal komen te liggen. Het huidige omslagpunt van 18.000 kilometer per jaar dient dan ook gehandhaafd te blijven.



Bijlage E

Taxidienst in de regio Den Haag

1. Algemeen

- a. De dienstpersonenauto's voor incidenteel personenvervoer zijn bij de krijgsmacht ingedeeld in pools op verschillende locaties en verdeeld over het hele land. Deze pools zijn veelal weer onderverdeeld in subpools.
- b. Vanwege de wijze van inzet van poolauto's is de passagiersbezetting zelden meer dan een persoon per rit naar de plaats van bestemming. Veelal ontstaan er lange wachttijden of vindt een lege retourrit plaats.

2. In de agglomeratie Den Haag doet zich een concentratie aan personenauto's voor. De KM beschikt over 11 auto's, de KL over 31 en de KLU over 6 auto's in deze regio. Een wisselend aantal van deze 48 auto's wordt gebruikt voor dienstreizen buiten de regio Den Haag. Het resterend deel rijdt hoofdzakelijk van/naar Het Plein, Frederikkazerne, Prinses Juliana-kazerne en de Binckhorst en wordt door de krijgsmachtdelen en de CO afzonderlijk ingezet. Indien deze auto's in een centrale pool worden ondergebracht en voorzien worden van verbindingsmiddelen, moet het mogelijk zijn lange wachttijden en lege retourritten in belangrijke mate te reduceren. Naar verwachting kan dan met minder auto's een gelijkblijvende service verleend worden.

3. De centrale pool moet gaan functioneren als een taxicentrale voor alle krijgsmachtdelen en de CO en dient door één van deze organisatiedelen geëxploiteerd (Single Service Management) te worden. Hierdoor kan de overhead m.b.t. de inzet van personenauto's bij de overige organisatiedelen in de regio Den Haag gereduceerd worden.

4. Hoewel een juiste kwantificering van de besparingen een grondige studie vereist geeft een eerste analyse - waarbij een aantal aannamen - de volgende resultaten.

Indien ervan wordt uitgegaan dat gemiddeld 50% van de pool Den Haag wordt ingezet voor lokaal vervoer en dat een efficiency kan worden bereikt van 25%, kan een reductie van 6 dpas worden bereikt.

Op jaarbasis leveren 6 dpas een winst op van ca Hfl 200.000 (vaste/variabele kosten + middensom dpl sld).

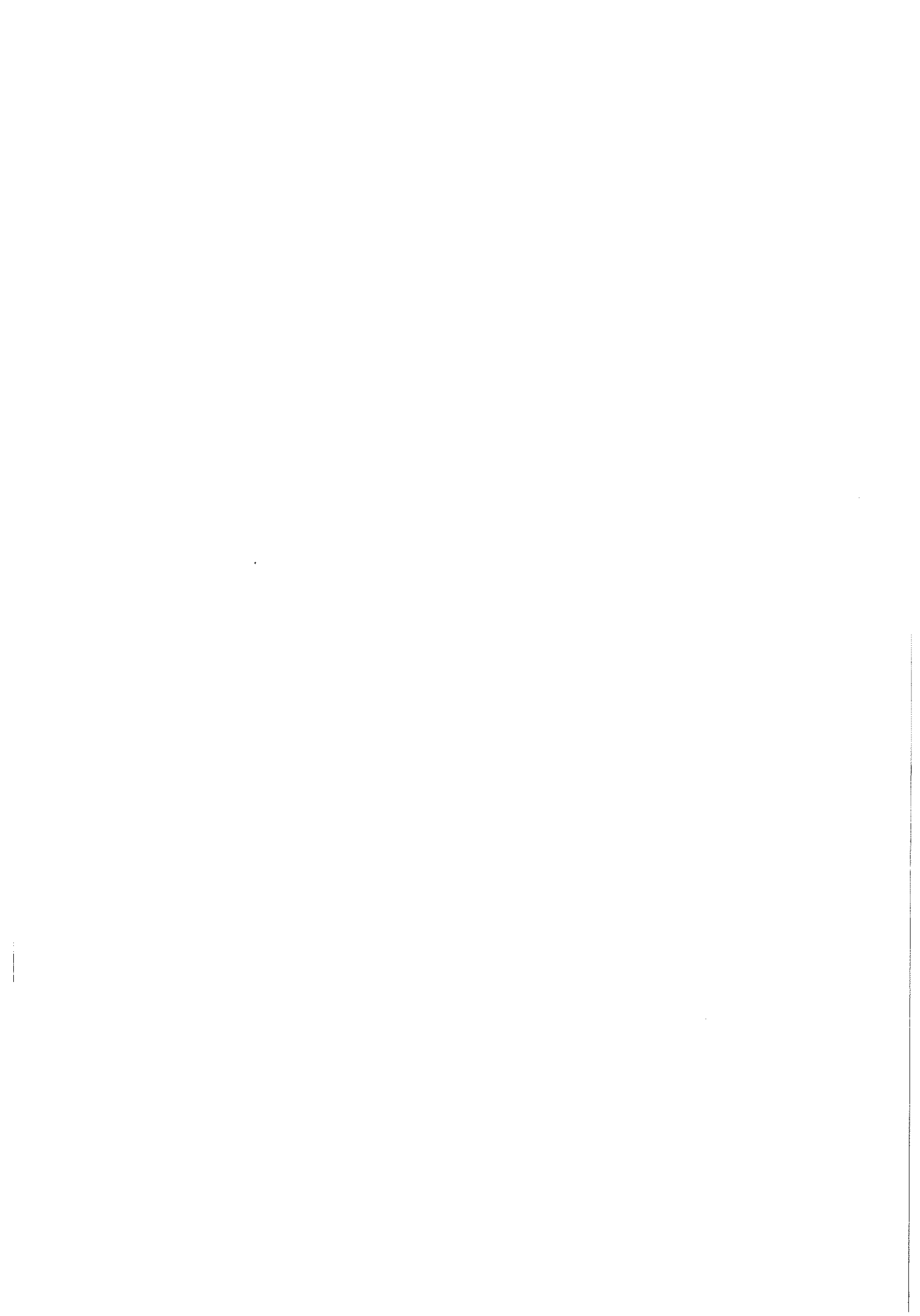
De lokale dienstpersonenauto's dienen te worden voorzien van een verbindingsmiddel. De kosten van autotelefoon voor 18 dpas bedragen ca Hfl 100.000 (huurprijs PTT + gesprekskosten).

Een mobilifoonsysteem vergt een hoge investerings, maar heeft relatief lage exploitatiekosten. Voorshands wordt uitgegaan van een jaarlijkse kostprijs van Hfl 100.000 voor een verbindingssysteem.

Mogelijke besparing in overheadkosten: 3x schaal 6: Hfl 150.000

Totale besparing op jaarbasis: ca Hfl 250.000.

5. Zoals gesteld dient deze eerste analyse verder te worden uitgediept. Aan de hand van de resultaten van dat onderzoek kan worden beslist of het zinvol is ook andere regio's terzake in beschouwing te nemen.



Biilage F

Gebruikersnormering dienstpersonenauto's

In bijlage B is een overzicht gegeven van het aantal dienstpersonenauto's in de Defensieorganisatie. In ronde getallen is de volgende indeling te maken:

Totaal 1300 dienstpersonenauto's waarvan 950 zonder chauffeur en 350 met chauffeur.

De volgende onderverdeling is van toepassing.

1. Auto's zonder chauffeur (950)

- a. Auto's ter vervanging van kilometermachtigingen.
In totaal 500 dienstpersonenauto's; zie hiervoor het basisrapport, punt 3 d (4).
- b. Overige auto's zonder chauffeur
In totaal 450 dienstpersonenauto's.
Auto's in de organisatie die vereist zijn voor de operationele taak uitoefening. Als voorbeeld wordt gegeven de personenauto's van de Koninklijke Marechaussee die in patrouilledienst worden ingezet met een wisselende bezetting.

2. Auto's met chauffeur

- a. Functionele auto's in de organisatie met chauffeur (waarvan in een groot aantal gevallen als dubbelfunctie).
Als voorbeeld geldt bij de KL de Infanterie beveiligingscompagniën (in totaal 65 auto's). Het betreft hier 4-mans teams, waaronder één chauffeur die de verschillende beveiligingsobjecten controleren.
Opgemerkt dient te worden dat in deze categorie de laatste jaren relatief goedkope dienstpersonenauto's in de plaats zijn gekomen van dure operationele voertuigen.
- b. Auto's met chauffeur voor functionarissen ten behoeve van hun specifieke functieuitoefening.
Een voorbeeld is de divisiecommandant. De commandovoering over vaak over grote afstanden verspreide eenheden vereist een grote mobiliteit. Het permanent kunnen beschikken over een personenauto is daarom een noodzaak.
In totaal betreft dit ca 25 voertuigen.
Waar mogelijk worden deze voertuigen ingezet voor algemene lokale ritten (als ware het een poolauto)
- c. Poolauto's
Poolauto's dienen ter dekking van de algemene vervoersbehoefte. Zij kunnen zowel lokaal als interlokaal worden ingezet.
In totaal zijn er ca 80 poolauto's, verdeeld over de diverse regionale pools.
 - (1) Voor een opperofficier/vlagofficier of burgerambtenaar in een gelijkgestelde rang alsmede basiscommandanten van de KLu kunnen poolauto's met chauffeur worden ingezet voor alle dienststreizen; voor Kolonels/Kapiteins ter zee geldt dit uitsluitend voor lokale dienstritten.

- (2) Voor het overige kan een dienstepersonenauto zonder chauffeur uit de pool per reis of per rit beschikbaar worden gesteld indien er niet of niet op doelmatige wijze van het openbaar vervoer of ander vervoer van Rijkswegen gebruik kan worden gemaakt.

Hierbij geldt het volgende:

- (a) Van het openbaar vervoer kan niet op doelmatige wijze worden gebruik gemaakt indien:
- gebruikmaking van het openbaar vervoer t.o.v. het gebruik dienstepersonenauto's leidt tot verlenging van de reistijd met tenminste twee uur. De tijdswinst moet naar het oordeel van de opdrachtgever van de dienstreis noodzakelijk zijn en opwegen tegen de financiële consequenties;
 - het af te leggen traject enkele reis korter is dan 40 kilometer.
- (b) Een dienstreis heeft een zodanig spoedeisend karakter dat het gebruik van het openbaar vervoer ongewenst is, bijvoorbeeld indien er sprake is van een zich onverwachts voordoende situatie zoals alarmering, brand, inbraakalarm, dringende medische of geestelijke hulp, etc.
- (c) Een of meer voorwerpen moeten worden meegenomen van zodanige omvang of van zodanig gewicht dat niet meer van draagbare handbagage kan worden gesproken.
- (d) In zeer bijzondere gevallen (niet vallend onder het bovenstaande) beslist de daartoe bevoegde autoriteit (Inspekteur van het Vervoerswezen).

De poolbeheerders bewaken de zo efficiënt mogelijke inzet van de poolautos's. In voorkomend geval kan ook een incidentele kilometermachtiging worden verstrekt.

Dienstepersonenauto's met chauffeur tbv dienstvervoer en woon/werkverkeer voor SG, DG'n, Luitenant generaals en Vice admiraals.

Auto's voor bewindslieden.