



Markt en openbaar vervoer - GVB Amsterdam

Wij wijzen concurrentie af

"De concurrentie die Brokx in het openbaar vervoer wil, is gericht op verlaging van de exploitatiekosten, een bezuiniging dus. Dat betekent voor de passagiers verslechtering van de voorzieningen en verhoging van de tarieven. En voor het personeel vermindering van de werkgelegenheid en aantasting van de arbeidsvoorwaarden en rechtspositie. Natuurlijk kan het openbaar vervoer efficiënter en effectiever, maar daar is geen concurrentie voor nodig."

AN HET WOORD is *Gerrie Geldhof*, voorzitter van de Centrale Medezeggenschapscommissie (CMC) van het Amsterdamse Gemeentevervoerbedrijf (GVB). Het gesprek is nog maar net begonnen en de Commissie Brokx Openbaar Vervoer ligt op de snijtafel. Gerrie reageert op de kern van Brokx' adviezen, de zogeheten marktwerking. Adviezen die het openbaar vervoer los willen maken van de (lokale) overheid: de ontvlechting of verzelfstandiging. En waarin via concurrentie gelijktijdig de kosten dalen, het vervoersaanbod groeit en beter afgestemd wordt op de reizigers. Dit alles zal dan ook nog leiden tot "een selectieve afremming van de groei van de automobilititeit".

Overheidsbedrijf

De kwestie van verzelfstandiging én concurrentie is zeer actueel in Amsterdam. Binnen het GVB, de lokale overheid en regio (ROA), bij de CMC en AbvaKabo. Er lopen allerlei overleggen, ook omdat binnen enkele maanden de parlementaire besluitvorming plaatsvindt. De lijn van de CMC en AbvaKabo is duidelijk. Over verzelfstandiging in bijvoorbeeld een overheids-NV valt eventueel te praten, de verbinding met enige vorm van concurrentie wordt scherp afgewezen. Aan deze aktualiteit is het één en ander voorafgegaan. Een voorgeschiedenis van een knokkende CMC voor een bedrijf dat, in de woorden van Gerrie Geldhof, "goed wordt voor het personeel én de passagiers". In 1989 komt de regering met een plan tot verdubbeling van het aantal reizigers. Op dat moment is de bedrijfsvoering bij het GVB, volgens de CMC, erbarmelijk. De bemoeienis van de gemeente is verstikkend, het management faalt en er is veel achterstand in onderhoud en technologische vernieuwing. "Je had bij ons een gouden galerij. Veel leidinggevend, van elders bij ons geparkeerd, die elkaar omhoog tilden. Wilden we de boot niet missen, moest er wat gebeuren."

Een onderzoek van McKinsey bevestigt de beoordeling van de CMC. Een bezuiniging van 55 miljoen is nodig en via groei van het aantal passagiers moeten de inkomsten 30 miljoen omhoog.

"Dat kwam neer op een bezuiniging van ongeveer 15 procent, dat was nogal een beetje. We schrokken ons wezenloos, kwamen tot een goed sociaal plan en stemden uiteindelijk in met de reorganisatie. De trap werd van bovenaf schoongemaakt. Ook kregen we de toezegging van de nieuwe directeur dat het GVB een overheidsbedrijf zou blijven. Dat was in 1990. Die toezegging werd in 1991 door het gemeentebestuur bevestigd."

Struktuur-NV

In de periode van de 'efficiëntieslag' van McKinsey's reorganisatie gaat de commissie Brokx zich met het openbaar vervoer bemoeien. Maar nog voor het advies over de ontvlechting en verzakelijking uitkomt (augustus 1993), stellen de directeur en het gemeentebestuur al in september 1992 dat in Amsterdam overgegaan moet worden op verzelfstandiging van het openbaar vervoer. Tenminste dat blijkt een jaar later uit een geheim 'memo'.

"Het was voor ons een donderslag bij heldere hemel. De reorganisatie had veel offers van het personeel geleverd, waarbij de CMC grote verantwoordelijkheden nam en tot op het scherp van de snede ging. Intern was de efficiëntiegrens bereikt. En dan komt de directeur met een slag van 180 graden als hij voorstander blijkt te zijn van verzelfstandiging en concurrentie." De verhoudingen verscherpen zich en er breekt een ernstige vertrouwenscrisis uit tussen het personeel en een directeur die zich beroept op de 'veranderde tijdgeest'. Met de dreiging van harde acties wordt de directeur onder druk gezet. Het gevolg is dat in februari 1994 een adviesaanvraag over verzelfstandiging/koncurrentie wordt omgezet in een voorstel aan het gemeentebestuur de mogelijkheden van verzelfstandiging te onderzoeken. Dit in afwachting van de parlementaire behandeling van de adviezen van Brokx. De directeur spreekt daarin zijn voorkeur uit voor een structuur-NV om het GVB in een toekomst van concurrentie de gewenste positie te geven. Van zo'n NV zou de gemeente bij de oprichting 100 procent van de aandelen moeten bezitten. De CMC pleit voor een 'regionale vervoersautoriteit' onder wier verantwoordelijkheid openbaar vervoerbedrijven hecht samenwerken en uiteindelijk gekomen wordt tot een 'stadsgewestelijk

bedrijf in de regio'. Het GVB-personeel behoudt daarin de status van ambtenaar, in dienst van de toekomstige stadsprovincie. Het gemeentebestuur volgt de CMC niet en geeft de directeur opdracht het model van een structuur-NV uit te werken. De CMC en AbvaKabo houden hun poot stijf.

Alternatieven

De zaak eskaleert, opnieuw, als in september 1994 Het Parool een 'strategische notitie' bespreekt over grote financiële problemen bij het GVB. Forse bezuinigingen zijn nodig en honderden arbeidsplaatsen bedreigd. De CMC eist dat de directeur afstand neemt van deze plannen, zich uitspreekt tegen concurrentie en achter het personeel gaat staan. "Die drol wordt moeilijk verwerkt. Wij betitelen de concurrentieplannen als WAR: afbraak van Werkzekerheid, Arbeidsvoorwaarden en Rechtspositie. Na veel vijven en zessen is de directeur bereid de discussie aan te gaan over alternatieven voor de concurrentie. De verhoudingen zijn opgeklaard, de discussie loopt nu en we zijn daarover redelijk tevreden. Kijk, het maffe is dat het politiek verantwoordelijke bestuurskollege vindt dat het GVB niet goed draait, te duur is enzovoort. Ze zeiden dat voor de reorganisatie en zeggen het nog. Maar voor die bestuurders heeft dit nooit politieke gevolgen gehad. Nu zijn ze voor concurrentie, omdat de gemeente de financiële risico's niet meer kan dragen. Wie gaan ze dan wel dragen? Als het GVB op de markt komt, gaan er zonder meer mensen uit. Bij een nieuwe concessiehouder volgt ook nog een nieuwe selectie. Concessie kwijt is baan kwijt. Wie als ziek, zwak en misselijk wordt gezien, valt af. Actieve vakbondsleden? Ook. En wie betalen dat dan? De mensen zelf. Zij zijn dus degenen die de risico's moeten dragen."

Dunne stromen

Het wordt tijd wat dieper in te gaan op de plannen van Brokx. Voordat Gerrie de 'ezel met de flappen' pakt, wijst hij op een voor het GVB zeer bedreigend onderdeel. Het is namelijk mogelijk dat bij de voorgestelde aanbesteding de concessie voor een onderdeel, bijvoorbeeld de bus, niet naar het GVB gaat. GVB-bus verdwijnt dan van de markt en doet in een volgende concessieronde na vijf jaar niet meer mee. "Brokx zegt dan wel dat het geen alles-of-niets concurrentie mag worden, maar op die manier gebeurt het toch. De beslissing hierover komt bij het regiobestuur te liggen. Dat wordt deskundig geacht bij de keuze



Dit is de 'reizigersvriendelijkheid' van Brokx - foto Rense Boot

voor de concessiehouder en dus voor de opsplitsing. Die deskundigheid zal bepaald worden door financiën en niet door vervoers-technische overwegingen. Nu verzorgen onze bussen ook de 'dunne stromen', bijvoorbeeld rond de metro. Dat die metro rendabel is, komt door de voederfunctie van de bussen. Die samenhang tussen metro, maar ook van het streekvervoer, met de bussen is essentieel en moet georganiseerd worden. Dat zal nooit gebeuren op basis van concurrentie. De 'dunne stromen' gaan er dus aan. Deze verschraving van de voorzieningen is slecht voor de passagiers. Ons belang van werkgelegenheid is daaraan direkt verbonden, het is dus ook slecht voor ons. "

Vervoersnivoos

De 'ezel met de flappen' komt binnen en er volgt een kollege 'ontmaskering Brokx'. Een notitie in punten.

- Nu draait het openbaar vervoer op drie miljard, twee uit subsidie en één opgebracht door de reizigers. Dat moet veranderen in: anderhalf miljard uit subsidie en anderhalf afkomstig van de reizigers. Dit subsidieplafond moet bereikt worden door concurrentie en bepaalt tevens de mate van terugdringing van de automobiliteit. Brokx spreekt over prijsdifferentiatie volgens het principe van 'de gebruiker betaalt'. Dit profijtbeginsel maakt een einde aan het algemeen-maatschappelijk karakter van het openbaar vervoer en aan de solidariteitsgedachte waarbij iedereen betaalt.

- Op bovenregionaal (landelijk) nivo wil Brokx een concurrentie 'op de rails/op de weg'. Deze 'vrije concurrentie' zal allerlei problemen geven bij de capaciteitstoeiding. Als bijvoorbeeld de intercity Amsterdam-

Maastricht eenmaal verdeeld is, is dat deel van de rails bezet. Hoe wordt dan de concurrentie gereguleerd? Wordt het zo dat wat vandaag rijdt, morgen weg kan zijn?

- Het tweede nivo is regionaal. Hier komt concurrentie 'om de rails/om de weg'. Dus trein, tram, metro en bus. Hoe die trein, gegeven het landelijke nivo, daarin gepast moet worden, zal heel gekompliceerd worden. Het gaat hier om concessieplannen, uit te geven door de regionale overheid. Aanbesteed zal de zogenaamde ontwikkelingsfunctie worden, voor vijfjaar. De uitvoering kan worden 'onderaanbesteed', maar het bedrijf met het beste ontwikkelingsplan krijgt ook het exploitatierecht.

- Het derde nivo is als het tweede, maar beperkt tot de bus.

- Op het vierde nivo gaat het om het aanvullend vervoer: deelbus, treintaxi, stads mobiel enzovoort.

- Tot slot kunnen aanvullende contracten op de markt worden gezet, wanneer de hogere niveaus naar de mening van de overheid onvoldoende voorzien in 'maatschappelijke behoeften'. Hier gaat het om de uitvoering van alle vervoerstechnieken.

Wild-west

"Brokx heeft het over een dynamies geheel. Ons lijkt 't een wild-west. Die vijf niveaus staan in een tijdsvolgorde van landelijk naar aanvullende contracten. Een hiërarchie. Veranderingen op het hoogste nivo zetten zich door op de lagere niveaus. Het gaat om bezuinigingen, dus valt nauwelijks te verwachten dat in de 'maatschappelijke behoeften' die de markt laat liggen, voorzien wordt. Dat is één. Twee is de vervoerstechnische kant. In de vijfjaar dat een concessie

verleend wordt, staat de ontwikkeling niet stil. Bij het GVB bijvoorbeeld zijn er elk jaar route-aanpassingen en dergelijke. De prijs is voor vijf jaar gemaakt, wordt dan over noodzakelijke veranderingen opnieuw onderhandeld? Volgens ons wordt het bed één keer opgeschud."Er is minstens nog een derde probleem. De regionalisering is het hart van de adviezen van Brokx. Op bestuurlijke niveaus wordt beslist, deze vallen echter niet samen met de regio's, vervoers-inhoudelijk gezien. Zo valt Almere als grote vervoersstroom naar en van Amsterdam buiten het ROA-gebied. Een vierde probleem ligt in het onderscheid dat Brokx maakt tussen de functies beleidsvoering, ontwikkeling en realisatie (uitvoering). Hij wil alleen de bedrijfsvoering in handen van de overheid houden, de twee andere zijn 'ondernemingstaken'. "Binnen ROA maken ze het nog problematiser, omdat daar de wens leeft beleid en ontwikkeling in één hand te houden en de uitvoering aan concurrerende bedrijven te geven. De CMC is met de AbvaKabo voor een overheidsmonopolie in alle drie de functies. Eventueel kan de ontwikkeling en uitvoering in een verzelfstandigd overheidsbedrijf komen, een structuur-NV. Wij blijven knokken tegen de invoering van concurrentie. Mochten we het eventueel niet winnen, dan moet er één concessie komen op het tweede en derde nivo. Dus samen met het streekvervoer, en het GVB verzorgt als ongedeelde bedrijf alle huidige vervoerstechnieken in het eigen gebied."

Arbeidsvoorwaarden

De akties in het streekvervoer lieten zien dat in de ontwikkeling naar een geprivatiseerd openbaar vervoer de arbeidsvoorwaarden een hevig strijdpunt zijn. Flexibilisering en neerwaartse aanpassing van de CAO's zijn daarbij de inzet.

"De werkgevers werken aan een landelijke CAO voor alle soorten vervoer. De eerste voorstellen zijn totaal onaanvaardbaar. Een kostenredukatie van 20 procent. De AbvaKabo is voor een raam-CAO voor de bedrijven in het stadsvervoer, per gemeente uit te werken. Dat is voor ons heel belangrijk, want wij willen de gunstige aanvullende arbeidsvoorwaarden als kinderopvang, zwangerschapsverlof en positieve aktie behouden. Hoe de afloop van het gevecht rond de privatisering ook is, we zullen onze CAO verdedigen. Ook daarvoor zijn akties ons niet vreemd."

Hans Boot