

Initiatief voorstel

## **Geen markt maar mobiliteit**

Openbaar vervoer van en voor ons allemaal

Aan de leden van de gemeenteraad van Groningen

Betreft: initiatiefvoorstel Geen markt maar mobiliteit: Openbaar vervoer van en voor ons allemaal

Datum: 17-04-2023

Geachte leden van de gemeenteraad van Groningen

Hierbij leggen we u het volgende initiatiefvoorstel voor. Wij vragen preadvies van het college van burgemeester en wethouders.

### **Inleiding**

Een essentieel onderdeel van een samenleving is de mogelijkheid hebben om jezelf te verplaatsen. Zonder mobiliteit is het onmogelijk om je huis uit te komen en te werken, te ontspannen of andere belangrijke dingen te doen. De mogelijkheid hebben om jezelf te verplaatsen is onlosmakelijk verbonden aan onze vrijheid. We willen dat onze manieren van vervoer betrouwbaar en veilig zijn. We willen dat het betaalbaar is zodat iedereen van die essentiële vrijheid gebruik kan maken. Daarom hebben we goed functionerend openbaar vervoer nodig.

Het openbaar vervoer staat de laatste jaren echter onder druk. Het feit dat het openbaar vervoer nu een markt is en dat de vervoerbedrijven winst moeten maken zorgt voor moeilijkheden. Deze problemen zorgen voor een toenemende werkdruk voor werknemers en onzekerheid bij reizigers. Terwijl de bevolking, en daarmee ook het aantal reisbewegingen, zal doorgroeien en het openbaar vervoer dus nog steeds een belangrijke functie heeft. Tot nu toe gaat het in de Groningse gemeenteraad vaak over voetgangers, fietsers of auto's als het gaat over mobiliteit. Het openbaar vervoer is echter voor veel mensen cruciaal. De markt en commercie heeft in het openbaar vervoer geen verbeteringen gebracht maar juist problemen veroorzaakt. De zucht naar winst van commerciële vervoerders zorgt voor een permanente en toenemende druk op arbeidsvoorwaarden en loonontwikkeling voor werknemers. Daarnaast leidt dit tot het verdwijnen van bushaltes<sup>1</sup> en het strekken van lijnen waardoor centrale punten van buurten en dorpen niet meer als op- of uitstapplaats meer hebben. Het is tijd dat de overheid het stuur overpakt en weer de regie neemt.

### **Een kleine geschiedenis van het openbaar vervoer**

Het openbaar vervoer in Groningen begon ooit met kleine private busbedrijven. De Gado bijvoorbeeld begon als een bedrijf opgezet door drie mannen in Hoogezand in 1924 tot het in 1938 overgenomen werd door de NS. Dit ontwikkelde zich tot publieke diensten. Dit duurde tot de jaren negentig toen het neoliberalisme hoogtij vierde en het marktdenken zich verspreide door de samenleving. Veel publieke diensten werden vermarkt, waaronder ook het openbaar vervoer. De directe aanleiding was een Europese richtlijn uit 1991 die stelde dat het openbaar vervoer aanbesteed moet worden. Volgens de toen heersende gedachte zou de markt alles efficiënter en

---

<sup>1</sup> <https://nos.nl/collectie/13923/artikel/2465241-ruim-1500-bushaltes-minder-dan-in-2018-impact-verschilt-lokaal-sterk>

goedkoper maken. Concurrentie zou zorgen voor vernieuwingen en verbeteringen voor de gebruikers en minder lasten voor de overheid. Vervolgens zijn in Groningen in het jaar 1995 de openbaar vervoersdiensten geprivatiseerd en voor een habbekrats verkocht. Groningen liep hiermee voorop en was de eerste plaats in het land waar het openbaar vervoer werd aanbesteed.

### **De huidige situatie**

De beloftes over de voordelen van privatiseringen zijn echter nooit uitgekomen. De belofte was meer reizen voor minder geld. De vervoersbedrijven bieden op de concessies en proberen voor het laagst mogelijke bedrag de rechten binnen te halen. De werknemers lijden daar onder. Er wordt namelijk steeds meer flexibiliteit geëist met als gevolg dat roosters onmogelijk vol te houden zijn. Vrij krijgen wordt steeds moeilijker en mensen zitten veel langer in onzekerheid wanneer ze moeten werken en hoeveel. Buschauffeurs rijden met onhaalbare dienstregelingen en voelen zich daardoor genooddaakt om te hard te rijden of hun pauzes in te korten. Het verlenen van service aan reizigers of rustig naar de wc gaan of een kop koffie drinken tussendoor is er niet meer bij. Daarnaast is bijvoorbeeld het percentage buschauffeurs met een (geldig) EHBO diploma de afgelopen jaren afgenomen. Verder kent het openbaar vervoer veel mensen met een flexibel contract. Wanneer de nood hoog is kunnen deze mensen ingevlogen worden, maar de hoge werkdruk blijft. Het percentage werknemers dat wegens ziekteverzuim thuis zit, is tussen de 20 en 25 procent. Dit komt doordat de vervoersbedrijven de arbeidsvoorwaarden zoveel mogelijk willen inperken. Zij moeten immers zoveel mogelijk winst voor de aandeelhouders maken. Eén van de manieren om dit voor elkaar te krijgen is door werknemers meer laten werken voor minder geld.

Ook de reiziger is de dupe van de marktwerking. De concurrentie heeft niet gezorgd voor efficiëntie en lagere prijzen. Het openbaar vervoer in Nederland behoort namelijk tot de duurste van de wereld. Het CBS heeft becijferd dat de prijzen voor het openbaar vervoer tussen 2009 en 2019 met 30 procent gestegen zijn. Dat percentage ligt fors hoger dan de gemiddelde stijging van de prijzen. In 2019 had Nederland zelfs het duurste openbaar vervoer van de hele Europese Unie. Daarnaast zijn er door de jaren heen veel buslijnen verdwenen. In Groningen en Drenthe gaat het om respectievelijk -15% en -17%. Met name in het landelijke gebied zijn lijnen waar weinig mensen in zitten voor vervoerders aantrekkelijk om op te bezuinigen. Hier komt het publieke belang van een dekkend vervoernetwerk lijnrecht tegenover de winst van het commerciële vervoersbedrijf te staan. Dat moet stoppen.

Met het privatiseren van het openbaar vervoer is de samenleving een belangrijk deel van de zeggenschap over mobiliteit kwijtgeraakt. Multinationale bedrijven dingen om de concessies en als er eentje gewonnen heeft is er weinig democratische controle op de uitvoering. Geld voor openbaar vervoer verdwijnt naar aandeelhouders in het buitenland en gaat niet naar verbeteringen voor personeel of reiziger. Qbuzz heeft bijvoorbeeld tussen 2009 en 2019 jaarlijks 2 tot 4 miljoen winst gemaakt, geld wat naar het moederbedrijf in Italië is gegaan.<sup>2</sup>

### **Tijd om de regie terug te nemen**

Het coalitie akkoord “Het begint in Groningen” stelt dat de markt op te veel vragen geen antwoord heeft. Het stelt: “We zien dat mensen behoefte hebben aan meer solidariteit, aan een overheid die stuurt op wat echt van waarde is: het welzijn en de waardigheid van mensen en dieren, de kwaliteit van onze leefomgeving en de leefbaarheid van onze planeet.” Bij weinig onderwerpen komen deze kernwaarden beter samen dan bij het openbaar vervoer. De markt heeft niet de voordelen gebracht

---

<sup>2</sup> Bron: OV bureau

waar door de liberalen op gehoopt werd. De voorziening is juist onder druk komen te staan en reizigers, personeel en samenleving zijn daar de dupe van. Het is daarom nodig dat de overheid hier regie neemt. We moeten er samen weer voor gaan zorgen dat reizigers weer de vrijheid krijgen om te gaan en staan waar ze willen en werknemers goed werk hebben en een goede dienst kunnen leveren.

Als zesde gemeente van Nederland moeten we voorop lopen en kunnen we laten zien hoe wij de uitdagingen voor de toekomst aangaan. We moeten aan Nederland laten zien dat we verder kijken dan de belangen van de markt. Dit doen we al op met de huishoudelijke zorg, in de schuldhelpverlening en beschermingsbewind, met het in dienst nemen van de schoonmakers, door meer regie te voeren op woningbouw en volkshuisvesting, in de jeugdhulp en met onze energievoorziening. Wat de SP betreft voegen we het openbaar vervoer aan deze voorbeelden toe. Zodat niet de markt maar mobiliteit centraal staat.

### **Hoe kan het anders**

- Er zijn in Nederland gemeenten met een eigen vervoersbedrijf. Dit zijn Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Deze gemeenten hebben ooit een uitzondering gekregen van de landelijke overheid om op die manier het openbaar vervoer te regelen. Als één van de grootste gemeenten van het land zou Groningen ook de uitzondering moeten zijn en voorop lopen in het terugdraaien van de vermarkting van het stads- en streekvervoer.
- Om de arbeidsomstandigheden van de werknemers binnen het openbaar vervoer te verbeteren richten we een werknemersstichting op. Het vervoersbedrijf met de concessie wordt gedwongen om via deze stichting het werk te laten doen. Zo kunnen we flexibel werk terugdringen en zorgen we voor meer zekerheid bij werknemers, ook wanneer bijvoorbeeld een ander bedrijf de concessie overneemt. Een vergelijkbare constructie kan ook toegepast worden op het materieel zoals bussen, remises en kantines.
- We kunnen er ook voor kiezen om een provinciaal of regionaal vervoersbedrijf op te richten. De schaal van een of twee provincies kan voordeliger zijn. Daar voor moeten we samenwerken met andere overheden in de regio. Te denken valt aan de provincie Groningen en Drenthe.

### **Voorstel voor besluit**

De raad besluit het college op te dragen om

1. een onderzoek te doen naar de voor- en nadelen van een personeelsstichting voor het openbaar vervoer. Dit te doen in samenwerking met belanghebbende organisaties zoals het OV bureau, vakbonden en werkgevers.
2. de raad jaarlijks te informeren over de voortgang van dit proces, te beginnen voorjaar 2024.

Hans de Waard  
SP