

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 32 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

1999/2000.
Nr. 38.

VRAGEN van de GroenLinks-fractie van mevrouw C.T. Dekker betreffende privatisering GVB.
(Binnengekomen 25 januari 2000.)

In het NRC Handelsblad van 22 januari j.l. stond een artikel waarin uitgebreid wordt ingegaan op de verzelfstandiging en privatisering van het GVB. Verschillende betrokkenen worden aan het woord gelaten en de conclusie van het artikel is dat de privatisering van het GVB "volstrekt mislukt" is.

Een aantal opmerkelijke zaken passeren in het artikel de revue. Een greep:

- Genoemd wordt de doorverkoop van Vancom Nederland aan Arriva voor een bedrag van ongeveer 50 miljoen binnen een maand na overdracht van het GVB aan Vancom voor 11,2 miljoen. Dit dwingt haast tot de conclusie dat de gemeente het bedrijf veel te goedkoop van de hand heeft gedaan.
- Genoemd wordt dat 20% van de subsidie naar de aandeelhouders in Engeland zou gaan.
- Genoemd wordt dat er in november 1994 bewust een somberder beeld over de financiële situatie van het GVB geschetst is dan die in werkelijkheid was.

Bovenstaande is voor GroenLinks aanleiding om aan het College nadere opheldering te vragen. Graag zouden wij deze nadere informatie schriftelijk aangeleverd krijgen en zo spoedig mogelijk bespreken in een extra raadscommissie FPC.

Burgemeester en wethouders beantwoorden deze vragen als volgt:

Groningen, 23 februari 2000.

Het college betreurt de toonzetting en de strekking van het artikel. In het artikel staat een aantal feitelijke onjuistheden. Omdat dit artikel ons inziens enerzijds het door de gemeente Groningen gevoerde beleid in een kwalijk daglicht zet en anderzijds de voortrekkersfunctie van de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe ten aanzien van de marktwerking en integratie in het openbaar vervoer ernstig tekort doet, gaan wij wat breder op het artikel in.

Arriva heeft overigens naar aanleiding van dit artikel een klacht bij de raad voor journalistiek ingediend. Arriva heeft er in toegestemd de tekst van deze klacht vertrouwelijk onder de leden van de raadscommissie te verspreiden, u ontvangt deze separaat.

Is de invoering van marktwerking in openbaar vervoer mislukt en is ook de privatisering van busbedrijven in Noord-Nederland mislukt?

Deze suggestie wordt in het artikel gewekt. In de eerste plaats is er nog geen sprake van volledige marktwerking. Er is sprake van een overgangssituatie. De situatie van nu moet dan ook niet vergeleken worden met een echte markt maar met de situatie van nog maar kort geleden, waarin vervoersbedrijven nauwelijks tot samenwerking waren te bewegen.

In de tweede plaats is het nog veel te vroeg om een definitieve beoordeling uit te spreken. In de Wet Personenvervoer 2000 die nog door de Kamer moet worden behandeld wordt het wettelijk kader pas geregeld. De situatie is nu diffuus. De invloed van de gemeente op Arriva is op dit moment contractueel geregeld door middel van een concessieovereenkomst en die van de provincies via een subsidierelatie.

De marktwerking heeft nu al voordelen:

- In de onderhandelingen hebben we kunnen overeenkomen dat de kostprijs van het openbaar vervoer (basisrij-uurtarief) met ingang van 2001 daalt.
- Onder meer dankzij de marktwerking, of liever dankzij de privatisering, is er nu één bedrijf verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de hele regio. Een bedrijf dat er een economisch belang bij heeft om dat vervoer zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Die situatie hebben we niet kunnen bewerkstelligen in de periode dat er sprake was van overheidsondernemingen (GVB, GADO, FRAM en DVM; de laatste drie waren VSN-bedrijven).
- Ondanks een forse, ons door het Rijk opgelegde, bezuiniging wordt er door meer efficiency in de regionale en stedelijke dienstregeling meer gereden.
- De mogelijkheid om het openbaar vervoer in de markt weg te zetten, heeft geleid tot samenwerking tussen de provincies Drenthe en Groningen en de gemeente Groningen. Daarmee zijn we aan het eind van de contractperiode (juni 2004) een stevige marktpartij die een groot vervoerscontract kan aanbieden.
- In het verleden vervulde de gemeente Groningen in het openbaar vervoer meerdere rollen: eigenaar van het vervoerbedrijf, werkgever voor het personeel, opdrachtgever voor openbaar vervoer en ook uitvoerder van dat openbaar vervoer. En het vervoerbedrijf als gemeentelijke dienst was ook nog eens de adviseur van het college van burgemeester en wethouders. Op dit moment heeft de gemeente Groningen nog maar één rol: die van opdrachtgever. Met het openbaar vervoerbudget kopen we voor de reizigers in de stad openbaar vervoer in. We doen dat op basis van een contract waarin tegen een overeengekomen prijs vervoer wordt ingekocht voor een concessieperiode (tot 2004). Na afloop van de concessieperiode wordt het openbaar vervoerpakket opnieuw aanbesteed.

Doorverkoop Vancom Nederland aan Arriva binnen een maand na overdracht aan Vancom?

Al op 23 maart 1995 werd afgesproken dat de NV GVB (voor 85%) aan Vancom verkocht zou worden, waarbij ook de prijs werd vastgesteld. Tegelijkertijd werd er een managementcontract afgesloten. Feitelijk was Vancom daardoor vanaf 1995 economisch eigenaar. Vancom werd op dat moment ook verantwoordelijk voor het resultaat van de bedrijfsvoering. Drie jaar later, op 6 januari 1998, werd de levering van de 85% geëffectueerd en werd een aantal aanvullende afspraken gemaakt. In die

overeenkomst is ook de resterende 15% aandelen verkocht. Kortom, er zat drie jaar tussen verkoop van de NV GVB en de verkoop van aandelen door Vancom aan Arriva.

Dat Vancom Nederland aan Arriva zou worden verkocht, was bij de gemeente bekend en werd positief beoordeeld. Niet in de laatste plaats omdat bij de privatisering van het GVB de gemeente zich verantwoordelijk achtte om de continuïteit van het bedrijf maximaal te ondersteunen. Met een grote, kapitaalcrachtige onderneming kon het voormalige GVB worden opgenomen in een groter geheel. Feitelijk is dat daarna ook gebeurd door de aankoop van Arriva van een tweetal voormalige VSN-bedrijven (GADO en VEONN).

Wij zijn niet betrokken geweest bij de overname van Vancom door Arriva, maar in het artikel wordt ten onrechte de vergelijking getrokken tussen de prijs voor het GVB en de prijs voor Vancom. Vancom was ook toen al meer dan het GVB. Vancom exploiteerde namelijk op dat moment een onderneming met ook enkele buslijnen in Zuid-Limburg en de zogeheten Walibi-lijnen. Ongetwijfeld zal door Arriva de mogelijkheid om op de Nederlandse vervoersmarkt te opereren zijn gezien als een *steppingstone* naar een geliberaliseerde markt. In de prijs zal ongetwijfeld dat toekomstperspectief zijn verdisconteerd. Overigens blijkt uit ons ter beschikking staande informatie dat de in het artikel genoemde prijs die Arriva betaald zou hebben, substantieel lager is dan de 'ongeveer 50 miljoen' die in het artikel wordt genoemd.

Subsidie rechtstreeks naar de aandeelhouders?

In het artikel wordt Pietjan Wippoo aangehaald, vertegenwoordiger van Rover in Drenthe. Aan hem wordt de uitspraak toegeschreven dat van de subsidie 20% naar de aandeelhouders in Engeland gaat. Die informatie is pertinent onjuist. De gemeente koopt vervoer in en er gaat geen subsidie naar Engeland. Als het vervoerbedrijf winst zou maken, dan is het ook helemaal niet verbazingwekkend, dat daarvan dividend wordt uitgekeerd aan de aandeelhouders. Dat is een situatie die gelukkig voorkomt bij veel bedrijven waarmee de gemeente zaken doet; immers dividend is de vergoeding voor het beschikbaar stellen van risicodragend vermogen. Naar wij van Arriva hebben begrepen is er nog geen enkel dividend verleend aan de Engelse aandeelhouders. Overigens heeft de heer Wippoo in een brief aan Arriva en een ingezonden brief in het NRC-Handelsblad laten weten dat hij niet gezegd heeft dat er van de subsidie 20% naar de aandeelhouders gaat.

Is er bewust een somber beeld geschetst van de positie van het GVB ?

Er is geen notitie naar de gemeenteraad gegaan waarin een somberder beeld werd geschetst dan de werkelijkheid. Dat de situatie verre van rooskleurig was is overigens later ook gebleken. In 1997 leek de positie van het GVB te verslechteren. De marktwerking zette niet door en er was voortdurende onzekerheid over de voor het Groningse vervoerbedrijf beschikbare gelden uit het studenten openbaar vervoerskaartcontract. In die periode ontstond er onrust onder de chauffeurs, omdat verwacht werd dat de dienstregeling zou moeten worden ingekrompen. Gemeente en Vancom hebben toen met een externe adviseur de positie van het vervoerbedrijf beoordeeld. In die beoordeling werd door de externe adviseur vastgesteld dat het vervoerbedrijf bij de verzelfstandiging geen gezonde financiële positie is meegegeven. Om een financieel goede uitgangspositie te creëren zou de gemeente alsnog (achteraf)

het GVB een kapitaalinjectie moeten geven en zou de gemeente een boekverlies op het onroerend goed moeten accepteren. De voorstellen van de externe adviseur zijn door de gemeente niet overgenomen. Tegen de achtergrond van die externe beoordeling komt de prijs die de gemeente heeft bedongen bij de verkoop van het GVB aan Vancom in een iets ander licht te staan.

Het artikel in het NRC Handelsblad heeft nogal wat stof doen opwaaien en grotendeels ten onrechte zoals wij met deze brief menen te hebben aangetoond. Daarnaast staan er ook op detailniveau nog een aantal punten in die onjuist en suggestief zijn. Zoals bijvoorbeeld de suggestie dat 'diensten niet worden gereden omdat het materieel nodig is voor lucratiever evenementen'. De dienstregeling wordt gereden conform contract. Overigens erkennen wij dat er bij de dienstuitvoering van Arriva kanttekeningen kunnen worden geplaatst. Onze ervaring is echter dat Arriva zeer goed luistert naar signalen en hard aan verbetering werkt. En bovendien wordt in de beeldvorming de dienstuitvoering vaak verward met de invoering van de nieuwe dienstregeling. Bij de invoering van de nieuwe dienstregeling op 9 januari jl. zijn een aantal fundamentele keuzes gemaakt waarbij het openbaar vervoer meer op de vraag is afgestemd. Wij richten ons hiermee op het bereiken van een hogere kostendekkingsgraad in de komende jaren, mede onder druk van de verminderde rijksbijdrage.

Tot slot: De regionale overheden wachten al een aantal jaren op een goed juridisch instrument om de alom gewenste verzakelijking van het openbaar vervoer vorm te kunnen geven. Doordat aanbestedingen nog niet mogelijk zijn, hebben de regionale overheden nog niet de gewenste onderhandelingspositie ten opzichte van de bedrijven. Privatiseren is dus niet de steen des aanstoets, maar de gebrekkige mogelijkheden van de regionale overheden. Het Rijk heeft de wetgeving vertraagd en voorziet (nog) niet in goede financiële meerjarenafspraken. Om niet stil te moeten blijven zitten, denken wij samen met de provincies Groningen en Drenthe met het aangaan van een meerjarenprestatiecontract met Arriva toch versneld verbetering van het OV-product te kunnen realiseren.