

Voorzitter: E. Hillekens (GroenLinks)

Namens de raad: S. Middelhout (GroenLinks), J. van Veen (PvdA), T. Rustenbiel (D66), W. Pechler (PvdD), H. de Waard (SP), R. Heiner (VVD), K. de Groot (S&S), S. Wennink (CU), I. van Jaarsveld (CDA), E. Bernabela (PvhN)

Namens het college: P. Broeksma (wethouder)

Namens de griffie: S. van Erp

'Geen markt maar mobiliteit'

00:15:14

Voorzitter: Een hele goede avond allemaal. Welkom bij deze meningsvormende sessie over het initiatiefvoorstel 'Geen markt maar mobiliteit'. De SP heeft het initiatiefvoorstel ingediend. Er is inmiddels ook een reactie op gekomen van het college middels een preadvies. Aan u als raad vandaag de vraag om in te gaan op het initiatiefvoorstel, het preadvies en specifiek de vier punten van de SP in het voorstel. Dat zijn de volgende. Het eerste punt: in aanloop naar de nieuwe aanbesteding Openbaar Vervoer 2029 zo snel mogelijk de nodige stappen te zetten om te stoppen met openbare aanbestedingen en de marktwerking in het openbaar vervoer uit te bannen. Punt twee: om verschillende scenario's uit te werken om het openbare vervoer weer in publieke handen te nemen. Het derde punt: een voorstel uitwerken om bij de start van de concessieverlening van 2029 een personeelstichting op te zetten, evenals een voorstel om een vergelijkbare constructie op te zetten voor het materieel. Het vierde punt is misschien voor u een welbekend punt: de raad jaarlijks te informeren over de voortgang van dit proces, te beginnen voorjaar 2024.

00:16:20

Voorzitter: Zoals bekend werken we in twee termijnen, waarbij de tweede termijn bedoeld is voor woordvoering en debat. Daaraan vooraf kunnen in de eerste termijn politieke vragen gesteld worden en het antwoord kan behulpzaam zijn voor het vervolg.

00:16:37

Voorzitter: Ik ga het nog een keer halen. In de eerste termijn doen we dus de vragen. Dat mag aan het college en aan de initiatiefnemers. In de eerste termijn kan niet worden geïnterrupteerd. Ik ga ook scherp zijn op technische vragen, want die heeft u vooraf ambtelijk kunnen stellen. We hebben vandaag 90 minuten. Dat betekent twaalf minuten voor het college, twaalf minuten voor de indienende partij voor de beantwoording van de vragen en vier minuten voor de fracties. Voor de hopelijk korte eerste termijn en de politieke vragen wil ik inventariseren welke fracties daar gebruik van willen maken. Ik zie de VVD, Student en Stad en CDA. Ik heb jullie goed en duidelijk toegesproken dat het korte politieke vragen moeten zijn en dan geef ik het woord aan de VVD.

00:17:36

De heer Heiner (VVD): Ik moet mijn pasje...

00:17:36

De heer Heiner (VVD): Ach, het kan ook zo.

00:17:36

De heer Heiner (VVD): Ik wil graag aan de SP vragen: denkt u nu echt dat dit het gaat halen?

00:17:44

Voorzitter: Dank u wel. Heeft u het pasje wel bij u? Ja, dan voor het vervolg graag er in. Student en Stad.

00:17:51

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Een vraag aan de wethouder: ziet u mogelijkheid om in de huidige situatie met deze gemeenschappelijke regeling met het OV-bureau op één of andere manier extra bij te dragen aan het verbeteren van de werkomstandigheden van het personeel van Qbuzz? Meer dan wat we dus nu al doen.

00:18:10

Voorzitter: Als laatste, het CDA.

00:18:14

Voorzitter: Het CDA had dezelfde vraag. Dan kunnen we overgaan tot de beantwoording en daarvoor geef ik eerst het woord aan het college. Wethouder Broeksma.

00:18:24

De heer Broeksma: Dank u wel, Voorzitter. De vraag van Student en Stad was specifiek aan mij gericht, kunt u bijdragen aan verbetering van de chauffeurs in de huidige context. Het antwoord is ja. Het antwoord is ja en ik kan u vertellen, dat gebeurt ook. Enerzijds is dat het naleven van de CAO. Misschien even voor het beeld. Chauffeurs zien op een scherpje als ze op tijd rijden en zien soms, u rijdt een minuut achter op schema, u loopt twee minuten achter op schema of u loopt drie minuten achter op schema. Dat is niet fijn om te werken. Dat levert stress op en ongemak en dat is niet wat we willen. We willen dat chauffeurs gewoon lekker hun werk kunnen doen. Wat we gedaan hebben, heeft u ook in de begroting gezien. Als het reëel is dat er bij een bepaalde rit minuten bij moeten, dan doen we dat. We hebben dit jaar en komend jaar bijvoorbeeld een miljoen uitgetrokken om extra minuten toe te voegen voor de werkomstandigheden van de chauffeurs. Zo is er dus aan het begin- en het eindpunt wat meer ruimte om de rit te rijden, zodat vertragingen geen stress opleveren. Ook wij vinden dat de chauffeurs lekker hun werk moeten kunnen doen. Tot zover.

00:19:36

Voorzitter: Dat leidt tot een korte vervolgvraag.

00:19:39

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Er zijn dus ten opzichte van de situatie, zoals die in de afgelopen jaren was, concrete dingen die wij nog kunnen doen om de situatie te verbeteren?

00:19:54

De heer Broeksma: Ja, wij hebben daar regie op. Zoals u weet, bepalen wij de dienstregeling. Qbuzz zegt vervolgens: "Als dit de uren zijn die we moeten rijden, dan kost dat zoveel". Dat is natuurlijk allemaal met inbegrip van wet- en regelgeving. Daar moeten ze aan voldoen. De CAO moeten ze aan voldoen. De Arbeidsinspectie

controleert daarop. Wij zijn niet de werkgever, maar op het moment dat het reëel is dat wat wij vragen niet te rijden valt, dan schuiven wij extra geld of die rit vervalt. Wij hebben met onze publieke regie eigenlijk volledige controle op wat er gebeurt.

00:20:31

Voorzitter: Dank u wel. Dan lag er ook nog een vraag voor de indiende partij. Ik geef het woord aan meneer De Waard van de SP.

00:20:47

De heer De Waard (SP): Laat ik beginnen met te zeggen dat ik het leuk vind om ook een keer aan deze kant van de tafel te zitten. Dat is toch een keer iets anders. Gaat dit voorstel het halen, vraagt de VVD. Ik schrijf sowieso geen voorstellen voor de bühne of omdat ik dat leuk vind. Ik heb dit voorstel geschreven, omdat ik een probleem zag en daar een oplossing voor wil. In deze raad zitten een hoop partijen die ik ken als partijen die het OV een warm hart toedragen, dus ik heb goede hoop dat dit kan.

00:21:17

Voorzitter: Dat levert een korte vervolgvraag op van de heer Van Jaarsveld.

00:21:23

De heer Van Jaarsveld (CDA): Als we die vraag toestaan, is misschien de vraag ook gerechtvaardigd: bent u na het lezen van het preadvies nog op punten van mening veranderd? Wat ik bijvoorbeeld kan meenemen in mijn inbreng of staat u nog 100 procent achter de geschreven vorm?

00:21:39

De heer De Waard (SP): Ik zou geen woord terugnemen.

00:21:47

Voorzitter: Dan zijn daarmee de vragen beantwoord en gaan we over naar de tweede termijn. U heeft vier minuten spreektijd en daarin bent u vrij om te zeggen wat u wil. Welke fractie mag ik als eerste het woord geven? De heer Heiner van de VVD.

00:22:00

De heer Heiner (VVD): Dank u wel, Voorzitter. Voorzitter, zoals u wellicht al had verwacht, is de VVD het niet met de SP eens. Misschien kunnen we de titel veranderen in bijvoorbeeld 'Markt en mobiliteit'. Wij zouden namelijk juist meer marktwerking in het openbaar vervoer willen hebben. Wij zouden bijvoorbeeld het liefst de concurrentie op het spoor willen bevorderen. De SP denkt namelijk dat de overheid alles beter en goedkoper kan. Ik zal de SP uit de droom helpen. Het zal duurder worden en de kwaliteit zal nog verder achteruit hollen; de trein zal ontsporen. Overheden zijn te vaak stugge bureaucratische organisaties, terwijl het bedrijfsleven juist streeft naar zoveel mogelijk efficiëntie. Zodra we concurrentie aanbrenge, zullen deze bedrijven onderling gaan concurreren.

00:22:45

Voorzitter: Daar krijgt u een vraag over van Student en Stad.

00:22:47

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Dan ben ik wel heel benieuwd hoe de VVD aankijkt tegen de regeling, zoals we die hier hebben. Die gemeenschappelijke regeling is uniek in Nederland. Die is nergens anders. Tegelijkertijd is ons

dienstregelingspercentage nog op 92 procent van hoe het was voor corona. Dat is bijna overal lager. Hoe rijmt de VVD dat dan met...

00:23:16

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Met de marktwerking? U snapt wat ik bedoel?

00:23:18

Voorzitter: De VVD.

00:23:21

De heer Heiner (VVD): Ik denk dat in Groningen in verhouding veel meer studenten wonen, die ook veel meer gebruik maken van de bus en dat dit misschien wel de reden zou kunnen zijn dat wij sneller op het oude niveau zitten dan andere steden. Ik hoop dat ik de vraag daarmee heb beantwoord.

00:23:37

Voorzitter: Er is nog een korte vervolgvraag. Mevrouw De Groot.

00:23:40

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Vreest u dan niet dat in slechte tijden, zoals we die de afgelopen jaren hebben gezien, als we het volledig aan de markt zouden overlaten, dus als wij hier niet de regie zou hebben, de dienstregeling nog veel verder terug zou lopen, zoals we dat ook in andere gemeenten in Nederland zien? Heeft u daar geen vrees voor? We zien dat namelijk gebeuren.

00:23:58

Voorzitter: Voordat u de vraag mag beantwoorden, een korte herinnering om via de voorzitter te spreken. De VVD voor de beantwoording.

00:24:05

De heer Heiner (VVD): Dank, Voorzitter. Ik denk dat Student en Stad even moet afwachten tot ik mijn hele betoog heb gehouden, want het gaat tot nu toe enkel over het spoor en de bus komt nog. U moet nog even bij de halte blijven wachten.

00:24:21

De heer Heiner (VVD): Zeker met het huidige personeelstekort zullen bedrijven concurreren op het gebied van bijvoorbeeld arbeidsomstandigheden. Voor het aantrekken van reizigers zullen bedrijven concurreren op het gebied van prijs en kwaliteit. Al deze perverse prikkels zullen verdwijnen op het moment dat de overheid een monopoliepositie krijgt, zoals de SP voorstelt. Dat brengt mij terug bij mijn eerste statement. Bijvoorbeeld de NS is mager qua kwaliteit en ook nog eens hartstikke duur, juist doordat er geen concurrentie is. Echter, het is natuurlijk wel zo dat we ook willen dat het noorden bereikbaar blijft en dat de bus ook juist op de plekken komt die misschien helemaal niet uit kunnen. Dan zijn er soms...

00:24:56

Voorzitter: Voordat u doorgaat, heeft u een interruptie van de heer Van Jaarsveld.

00:24:59

De heer Van Jaarsveld (CDA): Dank. Ik heb het geluk dat ik een beetje mee kan kijken, dus ik hoorde perverse prikkels en ik las ook perverse prikkels. U denkt dat de perverse prikkels verdwijnen als de SP gelijk krijgt? Dat staat wat haaks op de lijn

van uw betoog zou ik denken. Perverse prikkels die verdwijnen zou goed moeten zijn.

00:25:22

Voorzitter: De heer Heiner.

00:25:24

De heer Heiner (VVD): Voorzitter, op het moment dat we alles aan de overheid overlaten, dan zijn er geen dingen voor de overheid, waarom ze nog iets goeds zouden moeten doen, omdat er geen andere aanbieders zijn. Je kunt vragen wat je wil, want je hebt een monopoliepositie. Volgens mij moeten we dat niet willen, maar moeten we juist willen dat er wordt geconcurrereerd op die markt, zodat er meerdere aanbieders zijn en dat er misschien wel op prijs en kwaliteit wordt geconcurrereerd. Zodat bijvoorbeeld de treinen wel schoon zijn, zoals bij de NS vaak niet het geval is. Dan ga ik verder.

00:26:01

Voorzitter: Helaas eerst nog één interruptie. Mevrouw Bernabela.

00:26:06

Mevrouw Bernabela (Partij voor het Noorden): Voorzitter, bent u dan niet bang dat het allemaal veel te duur wordt? Dat de mensen die er gebruik van zouden moeten maken, omdat ze geen andere vervoersmiddelen hebben, dan juist niet meer in die bus kunnen, omdat het veel te duur wordt? Dan is de bus misschien wel mooi schoon, maar ja...

00:26:23

Voorzitter: We gaan de beantwoording zo starten. Nogmaals een herinnering naar aanleiding van de laatste twee interrupties: via de voorzitter, alstublieft, dan houden we het debat zuiver.

00:26:30

De heer Heiner (VVD): Dank u, Voorzitter. Volgens mij wacht ik heel netjes iedere keer af en spreek ik via u, maar als dat niet zo is. Oh, gelukkig. Nee, ik ben inderdaad ook heel bang dat het veel te duur wordt. Juist als we het aan de overheid overlaten, omdat dat grote logge organisaties zijn die veel te bureaucratisch zijn. Juist ben ik ervan overtuigd dat de markt dat veel beter kan, omdat die veel efficiënter kan werken.

00:26:50

De heer Heiner (VVD): Dan ga ik nu wel verder, Voorzitter. Soms zijn er lijnen en halten die dus niet rendabel zijn en juist die willen we ook in de lucht houden. Er zijn namelijk mensen die afhankelijk zijn van die halten, zodat scholieren naar school kunnen, mensen naar hun werk of stage kunnen en dat die meneer of mevrouw op leeftijd zich ook nog zelfstandig kan verplaatsen. Daarom is de VVD van mening dat de overheid wel degelijke een rol zou moeten spelen binnen het openbaar vervoer, zoals we ook op dit moment doen. Wat de VVD betreft, zou het goed zijn als er meer concurrentie komt op prijs-kwaliteitverhouding, zodat deze verhouding op pijl komt of blijft. Tegelijkertijd is die bereikbaarheid voor eenieder om uiteindelijk vrij te zijn van cruciaal belang. Wij steunen het initiatiefvoorstel van de SP dan ook niet. We vinden het goed dat het op deze manier georganiseerd is, alleen hebben wij enige twijfel over het risicodragerschap dat wij als gemeente Groningen in die concessie hebben.

Daar hebben we het al eens eerder over gehad en ik wilde de kans aangrijpen om ook dat nogmaals duidelijk te maken. Dank u wel.

00:27:52

Voorzitter: Dank u wel. Wie mag ik vervolgens het woord geven? Student en Stad.

00:28:00

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Dank u wel, Voorzitter. Met dit initiatiefvoorstel wil de SP het OV weer in eigen beheer nemen om te voorkomen dat vervoerders nu in goede tijden met grote winsten ervan doorgaan en om de werkomstandigheden van de buschauffeurs te kunnen verbeteren. We zijn niet principieel tegen het in eigen beheer nemen van verschillende diensten. Wel vinden we dat we per onderwerp hier kritisch naar moeten kijken. Presteert de markt nu niet voldoende? Zijn onze inwoners hier de dupe van? Zouden we het zelf misschien beter kunnen en wanneer bereiken we dan het maximum van dingen die we zelf kunnen doen?

00:28:39

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Onze organisatie is niet onuitputtelijk en het is naïef om te denken dat we alles zelf kunnen en dat we dat ook beter kunnen. Het OV en een betaalbare bus is van wezenlijk belang voor de bereikbaarheid van onze gemeente en zorgt ervoor dat onze inwoners zich gemakkelijk en zonder auto of zonder tweede auto kunnen verplaatsen. Gelukkig hebben wij hier in de gemeente het OV-bureau wat ervoor zorgt dat de vervoerder in slechte tijden, zoals deze, niet zomaar lijnen kan schrappen of de dienstregeling drastisch aan kan passen. Deze gemeenschappelijke regeling, het OV-bureau wat we hier hebben, is uniek in zijn soort en we hebben hiermee als één van de drie betrokken decentrale overheden een deel van de regie in handen.

00:29:23

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Tot corona heeft het OV in Groningen ook een sterke groei doorgemaakt en de besteding van deze winsten is vastgelegd in de concessieafspraken. Een groot gedeelte van de winst vloeit terug naar het OV-bureau was, wat dus ten goede komt aan het OV in Groningen en Drenthe. Ook is in deze afspraken van tevoren vastgelegd hoeveel winst Qbuzz kan maken. In onze OV-situatie is de markt dus niet oppermachtig en is hun macht al behoorlijk ingeperkt.

00:29:55

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Echter, wij delen de zorgen van de SP over de werkomstandigheden wel. Ik heb ook mijn vraagtekens of de huidige afspraken en overleggen tussen OV-bureau en de vervoerder voldoende bijdragen aan het verbeteren van deze werkomstandigheden. De wethouder gaf net aan dat dit wel het geval is. We moeten en willen zuinig zijn op onze mensen, want we hebben ze ontzettend keihard nodig. Ik vind het dus geen gek idee van de SP om in deze context met een dergelijk initiatiefvoorstel te komen. Ik vind het helemaal geen gek idee en ik had dat ook wel verwacht. Wel vind ik het nu nog te weinig doordacht. Ik vind het te veel 'all over the place' en ik vind de verzoekpunten ook geen logische volgorde hebben. De SP vraagt bijvoorbeeld eerst om zo snel mogelijk te stoppen met de openbare aanbesteding, daarna om verschillende scenario's uit te werken om dan het openbaar vervoer weer in publieke handen te nemen - wat mijns inziens juist daarvoor moet - en daarna om ook gelijk een voorstel te doen om een

personeelsstichting op te zetten. Mijns inziens is het eerste verzoekpunt te verstrekkend en loopt dit ook door elkaar.

00:31:10

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Wat ons betreft zouden we zo een dergelijke verkenning stap voor stap doen en focussen we eerst op wat er in de huidige situatie niet goed gaat en wat beter kan. In deze situatie, die werkdruk en de omstandigheden van het buspersoneel. De wethouder gaf net aan, hier zetten we ons ook voor in en er zijn concrete maatregelen die hieruit voortvloeien, waarmee wij proberen deze situatie te verbeteren. Laten we eerst dit doen en laten we daarna verder kijken. Volgens ons is het op dit moment niet noodzakelijk om gelijk het OV wederom volledig in eigen beheer te nemen. Daar laat ik het bij.

00:31:48

Voorzitter: Dank u wel. Dan het woord aan D66.

00:31:53

De heer Rustebiel (D66): Dank, Voorzitter. Dank vooral ook aan de initiatiefnemer. Er wordt een initiatiefvoorstel neergelegd, omdat de SP ziet dat het Nederlandse OV beter, toegankelijker, goedkoper en duurzamer kan. Dat is ook zo. Er is ontzettend veel werk aan de winkel om het Nederlandse OV te verbeteren. Onder publieke regie is het OV-bureau Groningen Drenthe juist één van de voorlopers in Nederland. Wij waren de eerste gemeente in Nederland waar bijvoorbeeld alle bussen elektrisch waren en we zijn ook uniek met het van deur-tot-deurconcept in de Ommelanden. De schaal van het OV-bureau is ook bijzonder prettig. Een gemeentelijk OV-bedrijf heeft als nadeel dat de schaal te klein is om goed te kunnen functioneren. De vergelijking met de metropoolregio's in het initiatiefvoorstel gaan wat mij betreft niet helemaal op, want dat is echt een hele andere schaal.

00:32:41

De heer Rustebiel (D66): Als u dit al wil, dan bent u, denk ik aan de verkeerde tafel beland. U zou het in de provincie kunnen bespreken en ook in de Tweede Kamer. Het is immers ook het college dat in het preadvies schrijft dat wat u voorstelt helemaal niet mag van de wetgever, omdat er een aanpassing van de wet nodig is om het OV weer aan te passen. U moet eerst naar de Tweede Kamer toe om dit mogelijk te kunnen maken. Ik denk ook dat wij wel wat trotser mogen zijn op wat we hier in Groningen met elkaar doen, met het OV. Natuurlijk verdwijnen er lijnen en halten en dat heeft echt te maken met onderfinanciering. Met meer financiering, waar wij en ook het college vaak voor pleiten, in de bestaande structuur kun je een groot deel van die zorgen wegnemen. Daarvoor hoef je niet de hele structuur overhoop te trekken, want dat kost heel veel geld en heel veel tijd. Volgens mij is dat op dit moment toch wel een beetje met een kanon op een mug schieten, als je kijkt naar wat nu echt de grote problemen zijn. Het is primair een financieringsvraagstuk, dus volgens mij is dat de beste oplossing om tot beter OV te komen.

00:33:46

De heer Rustebiel (D66): Wij zijn blij dat de wethouder zelf ook zegt, dit moeten we misschien maar niet helemaal zelf doen en de manier waarop we regie hebben past ons goed. Wij zijn daar ook content mee. In reactie op de VVD over meer marktwerking op het spoor. Kijk, je moet gewoon van Groningen naar Leeuwarden en dan ga je niet denken: vandaag is een mooie dag voor Qbuzz, morgen ga ik met

Connexion en dan met Arriva. Je hebt een basisbehoefte om van A naar B te komen. Die keuzevrijheid kun je toch niet realiseren met bijvoorbeeld meer marktwerking op het spoor, dus daar zie ik niet zoveel in. Ik zou zeggen: laten we blij zijn met wat we hebben.

00:34:23

Voorzitter: Dit roept een vervolgvraag op bij de heer Heiner.

00:34:27

De heer Heiner (VVD): Dank, Voorzitter. Arriva heeft natuurlijk geïnitieerd om een nachtbuslijn aan te leggen van Groningen naar de Randstad, volgens mij voor een tientje of zo. Dat lukt de NS echt niet en dat is wel wat concurrentie op het spoor brengt. Overigens zit tussen Groningen en Leeuwarden natuurlijk wel een echte marktpartij. Het is leuk dat u dat als voorbeeld aanhaalt.

00:34:49

Voorzitter: Daar zit geen vraag in, dus dan kan u door met uw betoog.

00:34:50

De heer Rustebiel (D66): Nog even als reactie daarop. Ik denk wel dat publieke overheden, maar ook de publieke vervoersaanbieders best wat meer open zouden mogen staan voor samenwerking met commerciële bedrijven, bijvoorbeeld de aansluiting van FlixBus en dat soort dingen allemaal. Er zijn best wel commerciële concepten denkbaar die een goede aanvulling bieden op het publieke OV. Ik denk dat daar nog wel dingen beter kunnen.

00:35:26

Voorzitter: Dat roept op tot een vervolgvraag van de Partij voor de Dieren. Oh, niet? U wil het woord. U wil het woord, excuses. De heer Pechler.

00:35:32

De heer Pechler (Partij voor de Dieren): Dank, Voorzitter. Voor de woordvoering inderdaad. We waarderen allereerst het initiatief van de SP-fractie om dit voorstel te schrijven. Nu staat de camera weer juist niet op mij. De techniek gaat lekker.

00:35:45

Voorzitter: Als u de microfoons en de pasjes wisselt, dan zou de camera goed op u gericht moeten zijn.

00:36:14

De heer Pechler (Partij voor de Dieren): Dank, Voorzitter. Gelukkig heb ik toch een korte woordvoering en genoeg spreektijd, dus we gaan voor de herhaling. We waarderen het initiatief van de SP-fractie om dit voorstel te schrijven, wat we na vijf maanden dan eindelijk behandelen hier in de meningsvormende sessie. Als Partij voor de Dieren zijn we geen fan van ongebreidelde marktwerking en verplichte aanbestedingen van publieke diensten. De wisselingen van werkgever zijn risicovol voor de baanzekerheid en arbeidsvoorwaarden van het personeel en voor de continuïteit van dienstverlening voor reizigers. In het algemeen geldt natuurlijk, dat waar commerciële bedrijven opereren, er winst gemaakt moet worden die uiteindelijk wordt betaald door de gebruikers van de dienst en door de overheid. We snappen de strekking van het initiatiefvoorstel dan ook erg goed en zijn geneigd dit te steunen.

00:36:54

De heer Pechler (Partij voor de Dieren): De realiteit is echter helaas ook dat we als gemeente er financieel niet goed voor staan en al genoeg grote plannen hebben om de komende jaren aan te werken om die tot een goede conclusie te leiden. Niet alleen qua geld knelt het, maar ook qua menskracht in de uitvoering. Daarnaast lijkt het ons bijzonder lastig om zo een stevige lobby neer te zetten in Den Haag, zodat er specifiek voor ons een wetswijziging wordt doorgevoerd. Wel horen we graag van de wethouder welke ruimte er nog is om als gemeente en OV-bureau aan de slag te gaan met de terechte problemen die de heer De Waard in het voorstel aankaart, waar natuurlijk net ook al een korte reflectie op is gegeven door de wethouder. Het is goed om te lezen dat hier, vergeleken met elders in het land, minder in de dienstregeling is geschrapt sinds corona.

00:37:35

De heer Pechler (Partij voor de Dieren): Echter, we moeten juist toe naar een groeiscenario, zodat nog meer mensen de auto kunnen laten staan. De portemonnee van mensen, onze inwoners, staat ook onder druk. Het baart ons ernstige zorgen dat we vandaag weer in het nieuws lezen dat de OV-tarieven volgend jaar waarschijnlijk met zo een twaalf procent gaan stijgen. Daar lijkt ons een stevige taak weggelegd voor de nieuwe regering na de verkiezingen. Tot slot vinden we het zorgelijk dat steeds minder buschauffeurs een geldig EHBO-diploma hebben. Ik heb toevallig vorige week zelf mijn reanimatiebrevet gehaald en het is ontzettend belangrijk dat je weet wat te doen in geval van nood. Kunnen we daar als gemeente wat in betekenen?

00:38:07

Voorzitter: Nog een vraag van het CDA.

00:38:12

De heer Van Jaarsveld (CDA): Dank, Voorzitter. Ik ben benieuwd, ik hoor u zeggen, dat de OV-tarieven gaan stijgen en dat dit werk is voor de nieuwe regering. Het is echter toch deze raad die de tarieven voor bijvoorbeeld de bus vaststelt? Daar zitten wij toch bij.

00:38:24

De heer Pechler (Partij voor de Dieren): Wat mijn buurman, de heer Rustebiel van D66, net ook al zei, dat komt ook omdat wij daarvoor niet voldoende financiering krijgen - 'wij' is in dit geval dan de provincies die voor het grootste gedeelte aan de lat staan - van het Rijk om dit op een volwaardige manier te kunnen bekostigen. Het is natuurlijk een rijkstaak om de rijksbegroting vast te stellen en te kijken hoeveel geld er vloeit naar de decentrale overheden.

00:38:47

Voorzitter: Dank u wel voor uw woordvoering. Welke partij mag ik het woord geven? Mevrouw Middelhuis.

00:38:56

Mevrouw Middelhuis (GroenLinks): Dank u wel, Voorzitter. We houden het kort, omdat we ons ook wel redelijk kunnen aansluiten bij wat er al gezegd is. GroenLinks is voorstander van dat we als gemeente de regie in handen nemen. Zo zijn we dus ook, net als de indiener van het initiatief, zeker voorstander van toegankelijk,

betrouwbaar en betaalbaar OV. Om dat nog verder te kunnen verbeteren, lijkt dit ons een prachtig idee. We denken wel dat dit initiatief op dit moment door de lastige situatie in verband met de wet- en regelgeving, naast ook de politieke samenstellingen in de provincie en de gemeenten, lastig uitvoerbaar is naast het feit dat het nu ook best wel goed geregeld is. We zijn wel voor meer financiering van het OV. Inderdaad ligt het probleem hiervoor vooral in Den Haag. De prijsstijgingen in het OV zijn onacceptabel, maar dat is dus ook weer de onwil in Den Haag om meer te investeren. Wij denken dat het antwoord op dit vraagstuk vooral ligt op 22 november. Dank.

00:40:05

Voorzitter: De heer Van Jaarsveld voor zijn woordvoering. Of heeft u een vraag? Nu, dan nog snel een vraag.

00:40:13

De heer Van Jaarsveld (CDA): Eerder vandaag heb ik GroenLinks horen pleiten - ik vond het een heel terecht betoog - tegen allerlei SPUK-middelen; gelden die je krijgt, die je moet uitgeven. Stel nou, een hypothetisch geval, dat de volgende regering - misschien zit uw verenigde partij daar wel in - 50 procent extra gelden ten opzichte van wat we nu hebben, uitkeert voor het OV, maar niet labelt. 'Hier heb je geld' en je moet een keuze gaan maken, dan kiest u toch ook honderd andere dingen dan investeren in het openbaar vervoer. Het is zo goedkoop, vind ik, in uw richting en ook andere coalitiepartijen om te zeggen: "We stellen het wel hier vast, we hebben een meerderheid en de tarieven gaan omhoog, maar we krijgen geen geld". Het eerlijke verhaal is, als u meer geld krijgt van Den Haag, dan geeft u het toch ook aan andere dingen uit. Hoe belangrijk vindt u dit?

00:41:06

Mevrouw Middelhuis (GroenLinks): Dank aan het CDA voor de vraag. De fractie van GroenLinks vindt OV wel erg belangrijk. Vooral in een stad als Groningen, waar 50 procent van de inwoners geen auto heeft, zijn ze toch afhankelijk van het OV om zich te verplaatsen. Stel, we krijgen meer financiering vanuit Den Haag voor het OV, dan willen wij dat heel graag ook uitgeven aan het OV.

00:41:30

Voorzitter: Het woord voor de volgende woordvoering? Gelijk het CDA.

00:41:33

De heer Van Jaarsveld (CDA): Dank u wel, Voorzitter. Dank aan de SP voor het agenderen van een belangrijk vraagstuk, namelijk hoe verbeteren we hier de situatie van het openbaar vervoer? Het zal niemand verbazen dat het CDA niet voor een volgend publiek bedrijf is en dit voorstel dan ook helaas niet zal gaan steunen, maar dat maakt de discussie niet minder belangrijk. Het is heel makkelijk om steeds te roepen, het OV moet een beter alternatief zijn en moet betaalbaar blijven voor alles en iedereen, maar vervolgens als puntje bij paaltje komt, 'gewoon' voor de zoveelste keer een dienstregeling af te strepen of de prijzen verder te verhogen. Wat je zou moeten doen als raad is keuzen maken voor wat je echt belangrijk vindt. Als je als gemeente beperkte gelden krijgt, moet je aan de ene kant - de wethouder is daar geweldig mee bezig - pleiten voor meer of in ieder geval voldoende gelden binnenhalen en aan de andere kant keuzen maken. Als gemeente dus ook terug naar je kerntaken, als je niet genoeg geld hebt. Laat dit daar nu één van zijn: zorgen

dat mensen zich kunnen verplaatsen binnen onze gemeente, ook met de bus. Daarom vind ik het eerlijk gezegd, zoals net al gezegd, een tikje makkelijk om te roepen, het ligt aan Den Haag dat de tarieven weer omhooggaan. We kunnen ook hier keuzen maken en laten we dat vooral doen, al is het niet op de manier van de SP.

00:42:53

Voorzitter: Welke fractie mag ik dan het woord geven voor een woordvoering? De ChristenUnie.

00:43:01

De heer Wennink (ChristenUnie): Dank u wel, Voorzitter. Voorzitter, wij hebben begrip voor het initiatiefvoorstel. Het doel delen wij, grip op mobiliteit is één van de kerntaken van de hele samenleving. Wij steunen ook de wens voor verbetering van de positie van de medewerkers. Daaruit naar het preadvies kijkend, de aanbestedingsplicht is wat ons vrij betreft vrij duidelijk en er zit in de huidige vorm geen ruimte voor de wens van de SP. Het oprichten van een eigen vervoersbedrijf is nu niet mogelijk en het lijkt ons om die reden ook niet praktisch. Wat ons betreft zetten we daarom in op de indirecte positie die wordt aangestipt in het preadvies; via de aanbesteding inzetten op zaken zoals pauzes, duurzame inzetbaarheid en loon. Dat is in de afgelopen jaren met een aantal stappen mooi gedaan. Dat loopt, hoewel er nog steeds verbetering mogelijk is, best aardig in pas met verbetering van posities van andere werkvelden. Ook nog lof voor de wettelijke voorschriften, dat bij de volgende concessie het directe personeel in dienst wordt genomen.

00:44:21

De heer Wennink (ChristenUnie): Tot slot, wij delen de reflectie dat de huidige constructie van het OV-bureau, waarbij de opbrengstverantwoordelijkheid en regie in handen ligt van decentrale overheden, aandeel heeft gehad in de kwaliteitsslag en groei. We zien dat onder andere het schrappen van de lijnen toch minder is dan in de gebieden waarin de controle en het eigenaarschap anders ligt. Dat zien we ook in de berichten van vandaag als we het hebben over ziekteverzuim en dergelijke. Uiteindelijk doet het OV-bureau Groningen Drenthe het gemiddeld genomen best wel heel erg goed. Daar is wat ons betreft de huidige constructie zeker debet aan en wat ons betreft houden we het daarom ook zo. Dank u wel.

00:45:04

Voorzitter: Dank u wel. Welke fractie mag ik het woord geven? De Partij voor het Noorden.

00:45:07

Mevrouw Bernabela (Partij voor het Noorden): Bedankt, Voorzitter. Bedankt voor dit voorstel. In dit voorstel zou het OV weer in de handen komen van de gemeente, zoals het vroeger was. Betere werkomstandigheden en als het vervoer voordeliger en efficiënter zou worden, dat zou natuurlijk een verbetering zijn. Door corona is het OV minder populair geworden en bepaalde lijnen zijn ook niet rendabel meer. Het OV-bureau werkt echter wel hard aan alles wat genoemd wordt in het voorstel. Positief, de bussen zijn elektrisch en komen vaak op tijd, zeker in de stad ook al zijn bepaalde halten weggegaan. Ondanks dat zie ik toch ook wel goede punten in het voorstel. Ik zie heel veel goede punten. Zeker, als ik bedenk hoe goedkoop en comfortabel ik afgelopen zomer in Duitsland met het OV heb gereisd. Voor 49 euro

kon dat ik een hele maand met alle OV door heel Duitsland reizen. Dat zou hier in Nederland nooit mogelijk zijn geweest. Wat dat betreft zijn we wel voor om het OV weer in handen van de overheid te geven, maar daar gaat het hier niet om in dit voorstel. Het gaat alleen maar over de gemeente Groningen, dus wij vragen ons af in hoeverre dit voorstel dan haalbaar is.

00:46:19

Voorzitter: Dank u wel. Welke fractie mag ik het woord geven? Ja, u bent als enige over.

00:46:24

Mevrouw Pestman (PvdA): Dank u, Voorzitter. Allereerst onze grote waardering voor de heer De Waard die zoveel tijd en moeite hieraan besteed heeft. Het schrijven van een initiatiefvoorstel is niet niets. Echter, ook mijn fractie gaat mee met het negatieve advies van het college. We vragen ons wel af of er nog iets meer te behalen zou zijn voor de verbetering van de werkomstandigheden van de buschauffeurs. Dank u.

00:46:52

Voorzitter: Dank u wel voor uw woordvoering. Dan gaan we door naar de reacties. Eerst de reactie van het college en vervolgens zal de indienende partijen reageren en afsluiten. Wethouder Broeksma.

00:47:05

De heer Broeksma: Dank wel, Voorzitter. Ik wil beginnen met de opmerking die de ChristenUnie maakt. We delen het doel: grip op mobiliteit. Ik wil daar ook grip op de werkomstandigheden van de chauffeurs aan toevoegen. Deelt het college de onderliggende doelstelling van het initiatief? Misschien is het initiatief ook wel iets waar heel Nederland zijn voordeel mee zou kunnen doen, zodat er publieke regie op het openbaar vervoer - in ieder geval op het busvervoer, maar ook op het lokale treinvervoer - is, zodat chauffeurs gewoon lekker hun werk kunnen doen en dat lijnen rijden volgens een dienstregeling die wij publiek - u weet, de gemeente samen met de beide provincies - opleggen. Het goede en bijzondere, een aantal partijen hebben dat gezegd, van de concessie Groningen-Drenthe is dat wij dat doen. U leest het woord 'opbrengstverantwoordelijk' in onze brief. Misschien is dat een abstracte term, maar dat betekent dat wat wij zeggen gebeurt. Daar hangt wel een prijskaartje aan. Dat betekent dat...

00:48:17

Voorzitter: Voordat u ingaat op het prijskaartje komt er een vraag van de VVD.

00:48:21

De heer Heiner (VVD): Voorzitter, ik zat even te denken, maar u zei dat die mensen 'gewoon lekker kunnen werken'. Heel belangrijk natuurlijk, maar zou dat niet kunnen als ze in dienst zijn van de markt?

00:48:29

Voorzitter: De heer Broeksma.

00:48:34

De heer Broeksma: In dienst van Qbuzz, dat is nu de huidige situatie. Ik zal straks wat voorbeelden geven, wat onze in feite indirecte werkgeversrol betekent. Wat wij zeggen, gebeurt met een prijskaartje, dus wij rekenen af met Qbuzz per DRU,

dienstregelingsuur. Per uur zoveel. Dat is bijvoorbeeld anders dan in Friesland. Ik gaf eerder vanmiddag bij een andere sessie...

00:48:58

De heer Broeksma: Arriva doet dat. In Friesland en met elke andere concessie heb je een soort basispakket en dat je allemaal aan doet en dat moet dan zoveel keer per uur. Echter, of je Eén en Zuidvelde in Drenthe, onderdeel van ons concessiegebied, aandoet - dat is het voorbeeld wat ik vanmorgen gaf - is een keuze die Arriva maakt. Arriva maakt die keuze, dat is te onrendabel...

00:49:24

De heer Broeksma: Bijna alle lijnen zijn onrendabel, maar daar kom ik straks nog even op terug. Arriva kan zeggen, dat hoeft niet; in onze aanbieding hebben we wel gezegd, dat we zouden doen, maar omdat het niet per se hoeft in ons basispakket schrappen wij die lijn. De provincie Friesland staat erbij en kijkt daarnaar. Daar zullen natuurlijk gesprekken over zijn. Bij ons kan dat niet. Het kan niet. Als wij zeggen, het wordt allemaal te duur, dan kunnen we zeggen: in plaats van acht keer per uur lijnen naar Zernike doen we zes keer per uur. Dat is nog overzichtelijk. Of in plaats van twee keer per uur naar één keer per uur of 's avonds wat minder. Wij, de gemeente Groningen, provincie Drenthe en provincie Groningen bepalen. Qbuzz geeft aan wat dat kost, maar wij hebben publiek de volledige regie op wat daar gebeurt. We moeten ook een prijskaartje betalen, dat dan weer wel.

00:50:13

De heer Broeksma: U bent daar onderdeel van. Wij overleggen de begroting met u. De uitgangspunten van de dienstregelingen liggen hier op tafel en ook bij allerlei maatschappelijke organisaties. We vragen wat u ervan vindt. Het komt bij u langs, ook bij de Provinciale Staten. Het komt ook bij de chauffeurs langs en we vragen, is dit te rijden? We hebben regelmatig structureel overleg met de chauffeurs of dit te doen is of niet. Met de ondernemingsraad maar ook met afvaardigingen van chauffeurs en chauffeurs zelf, want dat zijn de mensen die weten of het wel of niet kan. Uiteindelijk komt daar een dienstregeling uit en mochten we er dan alsnog naast zitten - ik gaf u eerder een voorbeeld - dan komen er minuten bij. Qbuzz houdt dan de weer hand op en per uur of per minuut wordt er betaald. Dat kost dus wat, maar wij hebben dat ervoor over of niet. Wij bepalen dat en Qbuzz dus niet. Dat is alleen in onze concessie het geval.

00:51:08

De heer Broeksma: Met de optie om het zelf te doen, dus bijvoorbeeld zelf als gemeente Groningen of samen met de provincies hier de bussen te laten rijden, de chauffeurs in dienst nemen enzovoort, mis je de massa. Qbuzz heeft twee andere concessies. Zij hebben net een derde concessie erbij gewonnen, dus vier in totaal. Dat betekent dat daar de innovatiekracht en de specialistische kennis zit. Bijvoorbeeld een dienstregeling maken, dat is niet iedereen gegeven om dat goed te doen. Dat is een heel uitgebreid en technisch complex geheel, waarvoor je kennis nodig hebt. Ik zal u een voorbeeld geven, een banaal voorbeeld. Het instellen van de airco in een elektrische bus. Er zijn complete studies gemaakt over hoe je dat aanpakt en dat is niet een simpel probleem. De airco is natuurlijk geen motorwarmte, maar dat gaat af van de elektrische batterij. Dat betekent dat je op het goede moment moet opladen, als de bus aan het eind van de lijn is, dus enige tijd heeft om

dat ding op te laden. U ziet de systemen boven de halte. Dat is niet een eenvoudig probleem. Ik sprak gisteren op een conferentie iemand die zei, op het moment dat wij van dieselbussen overgaan op elektrische bussen, is het niet alleen een elektrische bus anders laden, maar opeens hadden we data. Er moest data gemanaged worden. Opeens hadden wij een datamanager in dienst. Dat hebben we nooit eerder gehad en toen hadden wij een datamanager. Als je dat in één concessie - hoe groot ook, Groningen en Drenthe, we doen al twee concessies en twee provincies samen - is dat een te kleine schaal om dat in je eentje te doen. Dat betekent dat het lastig is.

00:52:50

De heer Broeksma: Een opmerking nog over marktwerking en publiek. Als het op hetzelfde traject is, dan kun je zeggen, laat Arriva ook de stoptrein rijden van Zwolle naar Groningen. Op hetzelfde traject leidt dat tot kannibalisme. Dat betekent dat zowel de marktpartij onvoldoende passagiers heeft en de publieke partij ook onvoldoende passagiers om elk afzonderlijk goed te kunnen rijden. Beter is of de één of de ander om dat kannibalisme te voorkomen.

00:53:17

De heer Broeksma: De indirecte werkgeversrol. Even voor de goede orde, de heer Heiner gaf het net aan, wij zijn niet de werkgever. Qbuzz is de werkgever van de chauffeurs. De CAO is natuurlijk de basis en de Arbeidsinspectie controleert dat. Dat is een onderdeel van de aanbesteding. Alles moet voldoen aan wet- en regelgeving. Echter, ook wij, het OV-bureau, checkt op die CAO. Wat ik u net aangaf, is dat wij regelmatig op een structurele basis met de chauffeurs spreken. Wat ik net ook aangaf als een lijn in de gegeven tijd niet te rijden is, grijpen wij in. Dat betekent dat er extra ruimte komt voor die ritten. Er komen minuten bij, dus een rit van 45 minuten wordt dan 50 minuten. Dat signaleringsschermpje van 'je bent te laat' is niet fijn werken. Als je elke keer leest dat je te laat bent of dat je drie minuten te laat bent of vijf minuten te laat, dat is niet fijn. Dat is niet de manier, waarop je wil werken en zo doen we dat niet. Wij wijzen natuurlijk ook Qbuzz op hun verantwoordelijkheid als werkgever.

00:54:17

De heer Broeksma: De afgelopen jaren is er in coronatijd veel ziekteverzuim geweest. Postcorona is er ook ziekte. De bussen reden door in de coronatijd, weet u. Dat betekent dat bijvoorbeeld operaties uitgesteld zijn, dus dat Qbuzz ook te maken heeft met relatief groot ziekteverzuim. Dit is een redelijk verhaal, hebben wij gezegd richting Qbuzz en daar nemen wij als indirecte werkgever onze verantwoordelijkheid voor. Dat neemt niet weg dat de CAO-onderhandelingen stug waren afgelopen jaren - u kent de stakingsdagen - maar dat heeft uiteindelijk geleid tot een CAO, waarin maar liefst vijftien procent meer betaald gaat worden. Nog even onze indirecte werkgeversrol als het gaat over EHBO, iemand maakte daar een opmerking over. Wij eisen in de aanbesteding de cursus 'Levensreddend handelen' en we checken of dat inderdaad gebeurt en of chauffeurs dat hebben.

00:55:13

De heer Broeksma: Dan de werknemersstichting, een ander element van het initiatiefvoorstel. Je verliest dan dat de taken en de mensen die dat uitvoeren in één hand is, dus dat je een strategisch personeelsbeleid kunt maken voor mensen, zodat ze kunnen doorgroeien in een taak of andere dingen gaan doen. Bijvoorbeeld van

diesel naar elektrisch rijden of naar een waterstofbus, dat zijn verschillende concepten die ook verschillende eisen stellen aan de chauffeurs. De één vindt het leuk om door te groeien en verandering, anderen vinden dat minder leuk. Het is de werkgever die daar grip op moet hebben en die daar kort op moet zitten en die de chauffeurs moet kennen die de bussen rijden. Als het een separatie stichting is, verlies je dat, los van de complexiteit die het oplevert. Als overheden besteedt je aan bij Qbuzz. Je eist dat een stichting de banen levert. Als dat niet goed gebeurt of er is te weinig personeel, dan kan de bus niet rijden. Qbuzz zegt: "Ja, wij hebben geen chauffeurs en die zouden door die stichting geleverd worden". Dan krijg je onhandige situaties en een soort driehoeksverhouding die je niet wil. Daarbij komt dat het nu al geregeld is, ook wettelijk geregeld, dat de chauffeurs die nu de bussen rijden verplicht worden overgenomen in de context van een krappe arbeidsmarkt. Er is een tekort aan chauffeurs, u kent het verhaal wel.

00:56:40

De heer Broeksma: Een andere opmerking die ik heb horen maken: bepaalde lijnen zijn niet rendabel. De overgrote meerderheid van lijnen is niet rendabel. Als u geld wil verdienen, moet u lijnen opheffen, dat bespaart het meeste geld. Echter, dat willen we niet. Juist omdat wij geen markt zijn, maar overheden, zeggen wij: we hebben andere doelen, waarom we die bussen laten rijden. Niet om geld te verdienen, maar om mobiliteit mogelijk te maken. Ook gezien de samenstelling van ons noordelijk gebied, grote steden en kernen waar werkgelegenheid is, waar ziekenhuizen zijn, waar universiteiten zijn en alles moet, is mobiliteit een must. Dat betekent dat het openbaar vervoer andere doelen dient dan geld verdienen of geld besparen. Dat gaat over welvaart, het gaat over welzijn, het gaat over mensen de mogelijkheid geven om hun leven vorm te geven, zoals zij dat willen. Ik denk tot zover, Voorzitter.

00:57:42

Voorzitter: Dank u wel. Dan is het woord aan de indienende partij voor de reactie. De heer De Waard.

00:57:47

De heer De Waard (SP): Dank, Voorzitter. Laat ik even beginnen met de opmerking dat dit geen zwart-op-wit plan is. Dit is niet een soort schatkaart naar OV in publieke handen. Wat hier voorligt, is de politieke wens om OV anders te regelen door ons als gemeente, samen met provincies. Allemaal prima, maar de vraag die voorligt is om dat uit te werken en uit te zoeken hoe dat moet. Dat ligt hier voor ons. Als ik even mag reageren op de opmerking over de kosten. Ja, natuurlijk kost dat geld, maar OV kost ons nu ook geld. Er zijn ook miljoenen winst gemaakt, dat allemaal verdwenen is naar het buitenland. De kosten voor reizigers reizen ondertussen de pan uit. We moeten zelf ook geld inleggen en de vervoerder houdt de hand op als het minder gaat. Kortom, voor hen de lusten en voor ons de lasten. Uiteindelijk, zou ik me zo kunnen voorstellen dat het in eigen handen nemen op de lange termijn geld kan besparen. Dat moeten we dus uitwerken.

00:58:58

De heer De Waard (SP): Ik heb ook veel gehoord over dat we al veel zeggenschap hebben als overheid en dat is natuurlijk hartstikke goed. Ik kan me helemaal aansluiten bij al die opmerkingen die daarover gemaakt zijn. Ik denk dan, waar hebben we die commerciële vervoerder eigenlijk nog voor nodig? Dat zit dus in de

werkomstandigheden. Zij zijn de werkgever is wat ik hier hoor. Dat is één van hun grootste taken. Die werkomstandigheden waren juist een belangrijke aanleiding om dit stuk te schrijven. U herinnert zich vast de stakingen nog wel aan het begin van het jaar...

00:59:35

Voorzitter: U heeft een vraag van Student en Stad.

00:59:39

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Ja, ik ben wel erg benieuwd hoe de SP kijkt, want de grootste redenen voor het schrijven van het initiatiefvoorstel zijn dus volgens mij vervoerders die er vandoor gaan met grote winsten en de werkomstandigheden van de buschauffeurs. De wethouder heeft net uitgelegd dat het zo ingewikkeld is om al die technische aspecten en kennis in huis te hebben. Qbuzz heeft dat. Qbuzz weet hoe je de airco van een elektrische bus moet instellen en dat is voor ons echt ontzettend lastig. Goed, volgens mij zijn er, als ik het zo hoor, ontzettend veel op te noemen. Hoe kijkt de SP naar al die moeilijkheden die wij dan voor ons zien? Hoe zet de SP dat naast dat het ontzettend veel geld kost - nog veel meer dan nu, kan ik me zo voorstellen - naast het verlagen van de werkdruk, waar we nu ook al heel hard mee bezig zijn?

01:00:33

De heer De Waard (SP): Het binnenhalen van expertise is natuurlijk inderdaad niet makkelijk. Dat we een overheid hebben zonder heel veel technische kennis is juist een probleem. Eerder konden provincies snelwegen aanleggen. De aanleg van een Gerrit Krolbrug of een Paddepoelsterbrug was ook veel sneller gegaan, als we die kennis hebben. In plaats daarvan is de overheid geïnfantiliseerd, kan niet zoveel meer en is afhankelijk van dure adviesbureaus en mensen die ze extern moeten inhuren om dat soort dingen te doen. Wat de SP betreft, is het juist belangrijk om in dat soort dingen te investeren. Ik vind dat dus niet echt een argument om het niet te doen. Dan ga ik verder met mijn verhaal...

01:01:15

Voorzitter: Voordat u dat doet, heeft u nog een vervolgvraag van de heer Heiner.

01:01:18

De heer Heiner (VVD): Dank u, Voorzitter. Is de SP niet bang dat als we al die expertise in huis gaan halen...

01:01:24

De heer Heiner (VVD): Echt die hele specifieke expertise is bijna onmogelijk om te hebben. Dan zou iedere gemeente die specifieke expertise moeten hebben. Het is toch juist mooi, als je bijvoorbeeld één keer per jaar of twee keer per jaar die bepaalde expertise nodig hebt, dat op dat moment in huis kan halen? Dan kan iemand die andere dagen voor een andere gemeente of voor een andere organisatie of voor het bedrijfsleven aan het werk gaan. Dat is toch veel effectiever dan dat we al die mensen zelf in dienst gaan nemen, terwijl niemand dan echt goed weet waar het over gaat.

01:01:57

De heer De Waard (SP): Ik heb ook niet alleen gepleit voor een gemeentelijk vervoersbedrijf. Dat kan ook in andere samenstellingen en op grotere schaal. Dat is

allemaal prima wat de SP betreft. We willen graag uitwerken hoe dat eruit zou zien. Dan kun je ook veel beter die expertise goed gebruiken. Ik denk dat het op de lange termijn echt goedkoper is dan dat continu moeten inhuren. Dat is wat we op heel veel plekken nu zien bij de overheid en dat is ook waarom nu heel veel dingen misgaan in de samenleving.

01:02:23

Voorzitter: Dat roept een vervolgvraag op.

01:02:26

De heer Heiner (VVD): Ja, dank, Voorzitter. Ik zou dan willen voorstellen om dat dan OV-bureau Groningen Drenthe te noemen.

01:02:32

Voorzitter: Het woord is aan meneer De Waard voor een vervolg van zijn betoog, want dat was geen vraag.

01:02:38

De heer De Waard (SP): Dan is er blijkbaar ook geen probleem. Helemaal goed. Die werkomstandigheden was een belangrijke aanleiding om dit initiatief te schrijven. Bij de stakingen van begin van het jaar heb ik veel buschauffeurs gesproken. Wat opviel was de liefde en passie die zij uitspraken voor hun vak, maar ook hun zorgen voor de toekomst. Ze vertelden over toenemende druk om pauzes in te korten of harder te rijden om vertraging weg te werken. Over de schaamte, als de passagiers verteld moest worden dat de bus niet verder rijdt. Over de jonge collega's die of stoppen of burn-out raken. Allemaal zeiden ze: "Sinds de marktwerking is het slechter geworden". We hebben misschien afspraken met Qbuzz over werkomstandigheden, maar papier is geduldig. Die afspraken hoeven helemaal niet de werkelijkheid weer te geven. Het is ook goed dat heel veel leden hier in deze zaal die zorg delen met mij, dat maakt me erg blij. Ook dat het college dat doet en dat zij een indirecte rol voor zichzelf zien en die ook willen pakken. Mijn oproep is dan ook aan de wethouder om die rol zoveel mogelijk in te nemen, meer dan nu, als dat kan natuurlijk. Het is wel jammer dat ik tot nu toe weinig steun voor mijn voorstel heb gehoord, maar dat verbaast mij eerlijk gezegd ook niet helemaal.

01:04:08

De heer De Waard (SP): Zo was het in 2014 namelijk mijn partij die hier voor het eerst vertelde over problemen van schimmel, vocht en tocht in huizen. Ons werd toen verteld door leden van deze raad dat die huurders van corporatiewoningen beter moesten ventileren. Echter, nu hebben we een hele aanpak op schimmelwoningen en dat doen we samen met corporaties. Bij de vorige aanbesteding van laadpalen werd ons verteld dat in eigen hand nemen daarvan niet kon en dat het onverstandig was. Ons voorstel werd met een nipte meerderheid aangenomen en nu gaan we dat gewoon doen en wordt dat zelfs gezien als iets enorm logisch. Toen mijn partij pleitte voor...

01:04:50

Voorzitter: VVD.

01:04:53

De heer Heiner (VVD): Dank, Voorzitter. Ik zou even willen zeggen dat wij dat niet enorm logisch vinden.

01:04:59

De heer De Waard (SP): De meesten vinden dat logisch, behalve misschien enkele markttextremisten die hier nog zitten. Ik wilde het er niet inzetten, maar als u mij zo gaat uitlokken, dan kan ik natuurlijk niet anders. Toen mijn partij pleitte voor een gemeentelijk energiebedrijf waar duurzame energie opgewekt werd, werden we zo wat weggelachen. Nu hebben we onze eigen exploitatiemaatschappij voor duurzame energie. Voorzitter, nee, het verbaast mij niet erg dat er nog weinig enthousiasme is voor mijn voorstel. Het is jammer, want zo verliezen we kostbare jaren die het wel nodig heeft om dit uit te voeren.

01:05:42

Voorzitter: Het levert een vraag van de heer Van Jaarsveld.

01:05:44

De heer Van Jaarsveld (CDA): Dank u wel. U noemt een succeslijst op van uw partij. Dat mag, want het zijn echt allemaal goede punten die u opnoemt. Van laadpalen weet ik niet of wij dat goed vinden, maar de rest was goed. Ik vraag me wel af, tot nu toe - hoeveel sympathie ik ook voor u en uw partij heb - bent u er in ieder geval bij mij niet in geslaagd om ook maar bij één van die punten goed te onderbouwen, waarom dat een vooruitgang is? Het preadvies ging op alles in. Die personeelsstichting vond ik nog niet heel erg, maar nu heeft de wethouder wel goed uitgelegd waarom dat ook niet van toegevoegde waarde is. Zou u mij op dat punt in ieder geval kunnen uitleggen, waarom de wethouder daar de plank mislaat?

01:06:23

De heer De Waard (SP): Het is wel een beetje stom om te zeggen, kijk het dan maar terug, dus dat doe ik maar niet. Het komt er in ieder geval op neer dat het wel een probleem is, dat zo een bedrijf toch een winstprikkel heeft. Hoe moet je meer winst maken als bedrijf? Dat kan op twee manieren, je omzet verhogen of bezuinigen. De omzet verhogen is dus lastig. Dat hebben we net gehoord. Wat blijft er dan over? Bezuinigen. Waar kunnen ze op bezuinigen? Op hun kosten voor het personeel. Daardoor ontstaat er toch een druk, waardoor die arbeidsomstandigheden verslechteren en dat zit in hele kleine subtiele dingetjes. Toch heb ik van al die buschauffeurs gehoord bij die stakingen: "Sinds de marktwerking is het slechter geworden en sinds die marktwerking kan ik steeds minder goed mijn werk doen". Als ik dat hoor, dan weet ik dat we een probleem hebben en wil ik daar iets aan doen.

01:07:22

Voorzitter: Nog een vervolgvraag van de heer Van Jaarsveld.

01:07:24

De heer Van Jaarsveld (CDA): Dat is heel begrijpelijk en dat heeft u gezegd. Alleen, de vraag is of dit het oplost. Volgens mij is het antwoord bij zo een personeelsstichting: nee. De wethouder legt denk ik terecht uit dat het ook qua carrièreperspectief ineens een stuk moeilijker wordt en dat we als onderdeel van het OV-bureau natuurlijk ook bij die CAO-onderhandelingen een stem hebben als gemeente. Plus dat de wethouder kan zeggen, dat het veranderd moet worden en blijkbaar wordt er toch redelijk goed naar hem in zijn ambt geluisterd. Het simpele feit dat de SP terecht stelt dat dingen nog niet goed genoeg zijn en de overheid is de oplossing, zonder dat verder te onderbouwen, is toch ook - nu zeg ik het weer - enigszins goedkoop.

01:08:07

Voorzitter: De heer De Waard.

01:08:13

De heer De Waard (SP): Het ding met openbaar vervoer is dat het iets is met lage marges om te verdienen. Het grootste deel van de lijnen kost geld en het levert niet zoveel op. Het is dan onlogisch, wat mijn partij betreft, om dan toch te proberen om daar toch winst uit te halen. Dat kan eigenlijk helemaal niet. De markt voor schemerlampen of stoeptegels dat werkt perfect. Hartstikke goed, daar moet je marktwerking hebben, maar niet in een collectief goed als het openbaar vervoer, want daar zijn de mogelijkheden om winst te maken beperkt, maar het rendement voor de samenleving is hoog. Ik zie toch - en daar heb ik u niet van overtuigd - dat die prikkels van de marktwerking dat toch uithollen. Daardoor maak ik mij toch zorgen over de toekomst van het OV. Als je geen marktwerking hebt, dan bij een overheid. Als de heer Van Jaarsveld daar een ander idee over heeft, dan luister ik daar ook graag naar. Dit is volgens de SP een stap vooruit.

01:09:25

De heer De Waard (SP): Het verbaast mij niet dat er nog weinig enthousiasme is voor mijn voorstel, maar ik geef het twee, vier of misschien zes jaar en dan bent u er ook wel. Daar heb ik alle vertrouwen in. Om even af te sluiten met de woorden van een welbekende activist en oud-president van Zuid-Afrika: "Alles lijkt onmogelijk, totdat het zover is".

01:10:00

Voorzitter: Nog een vervolgvraag van de heer Rustebiel.

01:10:03

De heer Rustebiel (D66): Toch nog even over die twee, zes, twaalf of 30 jaar die wij nodig hebben om hier voor te zijn. Dat is niet zo relevant, als je het college-advies leest. Er is namelijk in de Tweede Kamer nieuwe wetgeving nodig om dit mogelijk te maken. Gaat u zich daar ook hard voor maken? Dan is het namelijk zinvol om hierover te spreken en kunnen we ook vinden wat we vinden. Dat kunnen we nu ook doen, maar het is niet zo zinvol.

01:10:29

Voorzitter: Meneer De Waard.

01:10:33

De heer De Waard (SP): Zeker gaat mijn partij zich daar hard voor maken. Daar kunt u op vertrouwen. Tegelijkertijd hebben we vandaag nog een gesprek gehad over de inzet van de lobby van de gemeente. Als ik de heer Rustebiel zo hoor, kunnen we daar dus ook wel mee stoppen. Wat de SP betreft niet en hebben we daar een invloed en kunnen we die gebruiken, ook in de strijd tegen marktwerking in het openbaar vervoer. Dat is ook de inzet van dit voorstel.

01:11:05

Voorzitter: Dan nog een vervolgvraag van de heer Rustebiel.

01:11:09

De heer Rustebiel (D66): Waarom heeft u dan vanmiddag dat punt niet gemaakt om het college te vragen om die lobby voor u te voeren en ook de vorige keer niet?

01:11:20

De heer De Waard (SP): Ik wilde natuurlijk niet te veel vooruitlopen op deze goede discussie die we hier gehad hebben.

01:11:31

Voorzitter: We gaan naar een conclusie. Ik ga eerst aan de indienende partij vragen of ze dit initiatiefvoorstel in zijn geheel gaan indienen of dat er nog aanpassingen zijn?

01:11:45

De heer De Waard (SP): U kunt zo bij me komen, als u nog goeie ideeën heeft. Voor zover ik het nu kan zien, ga ik er niets aan veranderen.

01:11:52

Voorzitter: Dank u wel. Dan een vraag van de VVD.

01:11:58

De heer Heiner (VVD): Dank, Voorzitter. In het begin van mijn betoog heb ik een voorstel gedaan voor een wijziging van de titel 'Markt en mobiliteit'. Hoe staat u daarin?

01:12:06

De heer De Waard (SP): Ja, als ik even de woorden van de heer Van Jaarsveld mag gebruiken, u heeft me nog niet overtuigd.

01:12:18

Voorzitter: Goed, zijn er dan nog partijen die...

01:12:22

Voorzitter: Student en Stad.

01:12:23

Mevrouw De Groot (Student en Stad): Een laatste vraag. De wethouder houder heeft zich volgens mij net redelijk kritisch uitgelaten over die personeelsstichting en daar een aantal in mijn ogen terechte punten genoemd. Waarom wil u dan toch dat punt ongewijzigd erin laten staan?

01:12:38

Voorzitter: De heer De Waard.

01:12:42

De heer De Waard (SP): Heel simpel gezegd, omdat wij een andere mening hebben dan de wethouder. Zo simpel is het. Dit doen we bijvoorbeeld ook met schoonmakers voor gemeentelijke...

01:12:56

De heer De Waard (SP): Die huren we ook in, op eenzelfde manier als ik het goed heb. Dat zouden we bijvoorbeeld ook voor de thuiszorgmedewerkers willen. Ook voor de buschauffeurs zou het meer zekerheid kunnen bieden, wat de SP betreft.

01:13:09

Voorzitter: Goed, voordat de discussie ineens verschuift naar de huishoudelijke hulp en de schoonmakers, we waren aan het afronden. Zijn er nog partijen die een motie vreemd overwegen naar aanleiding van dit initiatiefvoorstel? Nee, helemaal goed.

01:13:26

Voorzitter: Ik dank u allen voor uw inbreng en wens u een fijne avond.