

POLITIEKE WOENSDAG VAN WOENSDAG 22 MEI 2024 18.30 UUR

Voorzitter: D. Brandenburg (SP)

Namens de raad: B. Leemhuis (GL), R. Pestman (PvdA), V. Boswijk (D66), W. Pechler (PvdD), R. Staijen (Stadspartij), H. de Waard (SP), R. Heiner (VVD), O. van Schagen (S&S), L. Dwarshuis (CU), I. van Jaarsveld (CDA), E. Bernabela (PvH)

Namens het college: P. Broeksma (wethouder)

Namens de griffie: S. van Erp

OV-bureau jaarstukken en conceptbegroting

00:11:27

Voorzitter: Goedenavond, als de heer Boswijk ook meedoet. Goedenavond, welkom bij deze meningsvormende sessie over de collegebrief OV-bureau Groningen-Drenthe jaarstukken 2023, conceptbegroting 2025 en de gewijzigde GR. Het is een raadsel waar 2024 is gebleven. Het is goed om te zien dat we de heer Leemhuis ook weer in ons midden hebben. Er hebben zich geen sprekers gemeld. Dus we kunnen gelijk beginnen met het debat. Er staat in totaal 90 minuten voor deze meningsvormende sessie. Mevrouw Pestman, doet u het geluid van de telefoon uit. Dat betekent dat u per fractie 4 minuten spreektijd heeft en het college 20 minuten. Zoals u gewend bent, gaan de interrupties daarvan af.

00:12:21

Voorzitter: U kent inmiddels het riedeltje wel met een eerste termijn voor politieke vragen en de tweede termijn voor onderling debat. Dat ga ik niet opnieuw aan u uitleggen. Wie heeft er vragen in de eerste termijn? Ik zie een heleboel handen. Ik ga het rijtje af. Dan begin ik bij de heer Boswijk.

00:12:45

De heer Boswijk: Dank u wel, voorzitter. Hij doet het. Ik heb een drietal vragen. Allereerst over de duurzaamheidsdoelen. We kunnen zien in de jaarstukken dat die niet gehaald zijn, omdat Qbuzz diesel heeft gebruikt. Tegen de afspraken in. De duurzaamheidsdoelstellingen voor de komende jaren zijn best ambitieus. Wat gaan we eraan doen om te zorgen dat we die in de toekomst wel halen? Wat kunnen we daaraan doen? We kunnen in de stukken lezen dat de kostendekkendheid van het OV langzaam weer stijgt, mede na corona, richting het niveau zoals we dat mochten verwachten. Tegelijkertijd zien we in de begroting van 2025 dat de kostendekkendheid juist daalt. Kan de wethouder hier kort op ingaan?

00:13:30

De heer Boswijk: Tot slot lezen we over een pilot met de Meedoen Pas. Ik denk het equivalent van de Stadspas. Waarbij reizigers rond het bestaansminimum in staat gesteld worden om gratis met de bus te reizen. Zijn er plannen om dit in Groningen in te voeren? Zo nee, zou daar ruimte voor kunnen zijn?

00:13:49

Voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik door naar mevrouw Bernabela.

00:13:52

Mevrouw Bernabela: Dank u wel, voorzitter. Het duurzaamheidsdoel is niet behaald. Komt dit uitsluitend omdat Qbuzz gereden heeft op diesel in plaats van op HVO of zijn er nog andere factoren? Dat was het.

00:14:10

Voorzitter: Dank u wel. De heer Staijen.

00:14:12

De heer Staijen: Dank u, voorzitter. Voor 2025 wordt het doel voor de CO2-uitstoot gesteld op 5 gram per reizigerskilometer. Dat is een prachtige stap ten opzichte van de reusachtige uitstoot van vorig jaar. Waarom wordt die uitstootnorm voor 2027 en 2028 weer hoger gesteld? Respectievelijk naar 6 en 7 gram per reizigerskilometer, terwijl die dit jaar op 5 wordt gesteld.

00:14:43

Voorzitter: De heer Pechler.

00:14:44

De heer Pechler: Dank, voorzitter. Ik heb twee vragen. In de meerjarenbegroting zien we dat vanaf 2027 het resultaat flink positief is: 2,2 miljoen in de plus. Na een aantal jaren interen op de reserve is het ook goed om het weerstandsvermogen te herstellen. Is het college het met ons eens dat structureel mikken op ruim 2 miljoen in de plus niet wenselijk is en dat het OV-bureau die gelden beter kan besteden aan bijvoorbeeld frequenter busvervoer? In ieder geval dat het ten gunste komt aan de reizigers en het busnetwerk. Dan mijn tweede vraag: waarom ligt de streefwaarde van punctualiteit maar op 85 procent? In 2023 werd dat zelfs met alle uitval nog makkelijk gehaald. NS streeft naar 91,2 procent. Hoe kijkt de wethouder ertegenaan om ook bij het OV-bureau aan te sturen naar een streefpercentage van 90 procent voor de punctualiteit? Dat was het.

00:15:34

Voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Dwarshuis, ga uw gang.

00:15:38

De heer Dwarshuis: Dank u, voorzitter. Aanvullend op de vraag van D66 en de Stadspartij over duurzaamheid. Hoe realistisch is het halen van de duurzaamheidsdoelstelling? Hoe reflecteert het college erop als we dat afzetten tegen het feit dat Qbuzz zegt dat niet te kunnen betalen? Wordt duurzaam busvervoer voor de reiziger veel duurder? Hoe gaan we dat oppakken? De tweede vraag gaat over de landelijke middelen voor het OV. Dat ligt bij de provincie, Rijksoverheid. Het OV-bureau schrijft dat de vergoedingen voor onder andere het studentenvervoer teruglopen. Hoe kijkt het college hier tegenaan? Wordt daar met het OV-bureau over gesproken om daar met het Rijk over in gesprek te gaan?

00:16:42

Voorzitter: Dank u wel. Ik kijk naar die kant. De heer Van Jaarsveld.

00:16:46

De heer Van Jaarsveld: Dank, voorzitter. Twee vragen. Is het college het met ons eens dat de werkdruk op buschauffeurs torenhoog is? Gaat de druk niet verder verhogen door de sturing op data-gedreven afrekenen, waardoor rit uitvallen ineens wegvallen in de bekostiging? Hoe voorkomen we dat die druk op chauffeurs nog verder toeneemt?

00:17:08

Voorzitter: Mag ik u als tip meegeven om de volgende keer in de microfoon te

praten? Ik kon het niet verstaan, maar ik hoop de wethouder wel. Druk op chauffeurs. Kijk ik het rijtje af of ik nog handen zie. Mevrouw Pestman.

00:17:27

Mevrouw Pestman: Ik zou graag willen weten wat de link is tussen het busvervoer in Groningen en Drenthe en de oorlog in Oekraïne?

00:17:32

Voorzitter: De heer Van Schagen.

00:17:39

De heer Van Schagen: Dank u wel. We sluiten ons aan bij de vragen over duurzaamheid die hiervoor gesteld zijn. Daarnaast ziet mijn partij een mogelijkheid om personeelstekort onder buschauffeurs tegen te gaan. In Eindhoven, maar ook in andere steden, zet [onhoorbaar 00:17:53] momenteel in op studenten als buschauffeur. Het is gebleken dat dit goed kan werken. Veel studenten vinden het leuk om te doen en kunnen vanwege hun flexibele leven gemakkelijk avondshifts overnemen. Ik kon achterhalen dat het bij Qbuzz ook mogelijk is om daar als student te werken. Niets wees erop dat ze hier sterk op inzetten. Gezien de personeelstekorten nu en in de toekomst onder buschauffeurs vroegen wij ons af of de wethouder hier ook mogelijkheden in ziet?

00:18:25

Voorzitter: Dan de heer Leemhuis.

00:18:26

De heer Leemhuis: Dank u wel, voorzitter. Ik sluit me enigszins aan op andere vragen, maar ik ga daar mijn eigen inkleuring aan geven. Ten eerste de rittenuitval door ziekte en uitval materieel. Dat is een serieus probleem geweest. Daar hebben VVD en GroenLinks mondelinge vragen over gesteld. Wat mijn fractie betreft een terechte ingebrekestelling. Hoe is het nu? Hoe gaat het nu? De andere is wat ook al eerder door een aantal fracties is gezegd. We zijn geschrokken door de slechte prestatie van Qbuzz als het gaat om die CO2-reductie. Als ik het goed lees, gaat het hier om 300 procent slechter dan is afgesproken. Dat is niet zomaar wat. Zeker omdat het OV-bureau actief investeert in 150 nieuwe elektrische bussen. Dan lijkt het alsof we het paard achter de wagen spannen, als aan de andere kant Qbuzz dat op die manier doet.

00:19:17

De heer Leemhuis: Dus graag een reactie van het college. Wat gaan we eraan doen? Over de financiën is ook al wat gezegd. Mijn fractie is benieuwd hoe het ervoor staat met de zaak rondom die transitievergoeding. Als je gewoon goed kijkt, is 5,2 miljoen ongeveer gelijk aan het tekort wat het OV-bureau de komende twee jaar heeft. Dat is een fors bedrag. Is dat iets wat alleen in het juridische zit of zijn er ook bestuurlijke en politieke, in de Kamer bijvoorbeeld, acties mogelijk? Ook aansluitend op de vragen over de studenten-OV. Dat is eenmalig gerepareerd door de motie Krul. Mijn fractie denkt dat het logisch zou zijn als je ziet dat studenten door kamernood, woningtekort vaker thuis blijven. Dus ons OV-bureau doet meer aan studentenvervoer.

00:20:09

De heer Leemhuis: Dan zou het heel raar zijn dat het bedrag nu structureel lager

kan. Wat gebeurt er op dat vlak? Ik sluit me aan bij de vraag over de Meedoen Pas en ook die pilot inclusief vervoer. Dat lijken hele kansrijke zaken. Ik neem aan dat dat meer op het terrein van andere wethouders zit. Wordt dit besproken in het college of dit soort dingen mogelijk zijn? Het lijkt erop dat dit voor mensen met een minimuminkomen en zij die aangewezen zijn op Wmo-vervoer heel goed is. Daar houd ik het bij.

00:20:45

Voorzitter: Dank. Ik heb een heleboel vragen gehoord. Ga ik voor beantwoording naar het college.

00:20:52

De heer Broeksma: Voorzitter, ik probeer de vragen zo goed mogelijk te beantwoorden. Allereerst vragen veel partijen naar de duurzaamheid. De duurzaamheidsagenda, de duurzaamheidsambitie. Kunnen we die waarmaken ook in verband met de diesel die Qbuzz gebruikt heeft, waar ze HVO hadden moeten gebruiken. Om met het laatste te beginnen. We hebben mogelijkheden. Het is onderdeel van het contract en van het aanbod geweest bij de aanbesteding. We hebben sanctiemaatregelen om Qbuzz daarop aan te spreken. Daar maken we ook gebruik van. Het gaat niet weer komen, dat is iets wat vaststaat. Verder over de duurzaamheid. U heeft misschien iets gelezen over de businesscase zero-emissiebussen. Volgende week komt de eerste Mercedes van de nieuwe lichter van 148 elektrische bussen.

00:21:46

De heer Broeksma: Elektrische bussen verhouden zich slecht tot Diesel. Daar zal Qbuzz geen diesel meer in kunnen tanken. Dan wordt het ook technisch onmogelijk. In feite wordt dan alleen de lijn Groningen-Emmen een HVO-lijn. Een dubbeldekker en zo. Dat gaan we doen. We hebben sanctiemaatregelen richting Qbuzz en die worden zonder dralen ingezet. Dat betekent ook dat we de duurzaamheidsdoelen, zoals we die geformuleerd hebben, gaan halen. Juist doordat we halverwege de concessie, die tien jaar duurt tot 2029, hebben opengebroken en Qbuzz aanbieden om weer van elektrische bussen gebruik te maken. Ik noem het woord businesscase. Dat betekent dat er een investering is die zichzelf terugverdient. Juist door die investering in elektrische bussen wordt de hele businesscase voor Qbuzz beter.

00:22:45

De heer Broeksma: De kilometers worden goedkoper en duurzamer afgelegd. Dus een win-winsituatie voor alle partijen. Uiteindelijk is het milieu daar nog het meest bij gebaat. Tot zover over duurzaamheid, voorzitter. De kostendekkendheid daalt. U heeft daar een technische vraag over gesteld, mijnheer Boswijk. Ik kan u voorlezen wat u heeft teruggekregen. In ieder geval verwachten wij kostendekkendheid door stijgende studentenaantallen en stijgende reizigersinkomsten. Zo komen we weer op het niveau van 50 procent. Grofweg de helft van de inkomsten zijn reizigersinkomsten. Daarvan weer de helft zijn de inkomsten van studenten. Het gaat over veel geld, 140 miljoen. Elk procentpunt verschil gaat over heel veel geld. Het is van belang dat dat ongeveer hetzelfde blijft.

00:23:50

De heer Broeksma: Er zitten schommelingen in. We proberen weer terug te gaan. Door operatie Ring Zuid is het aantal reizigers in de bussen met 10 procent

gestegen. Dat is een gigantisch aantal. Onze marketinginspanningen zijn erop gericht om van die 10 procent een belangrijk deel definitief in de bus te houden. Dat valt allemaal best mee met die bus. U rijdt al die files ook voorbij, omdat u op de vluchtstrook mag rijden. Het is relatief goedkoop, fiscaal aftrekbaar voor werkenden, enzovoort. Allerlei voordelen om met de bus te gaan. Ook lekker warm en met internet erbij. Zeg het voort. Er is gevraagd naar de Meedoen Pas en naar inclusief vervoer. Dat lijkt een beetje op elkaar. Toch zijn het twee verschillende dingen. Gemeente Hogeland heeft gezegd: onze inwoners die een Meedoen Pas hebben, mogen op sommige momenten gratis in de bus.

00:24:45

De heer Broeksma: Dat is een interessante optie. We hebben het er in deze setting vaker over gehad. Zou het mogelijk zijn voor bepaalde groepen? Misschien niet leeftijdsgebonden, maar inkomensgebonden. Het mogelijk te maken om meer mee te doen. Om vervoersarmoede tegen te gaan. De Meedoen Pas of iets wat daarop lijkt. In onze context zou dat een Stadjerspas kunnen zijn of iets anders. Om ervoor te zorgen dat de mensen goedkoper of gratis zouden kunnen reizen. Wij zijn zeer geïnteresseerd in het experiment van het Hogeland. Wat daarvan de kosten zijn, als je die zou vertalen naar de Groningse situatie. En wat dat betekent voor het hele systeem rond de bussen. Sommige bussen zijn al overvol. Daar kost gratis-klanten erbij geld, want dan moet er een nieuwe bus komen.

00:25:36

De heer Broeksma: Sommige bussen zijn niet helemaal vol, dan zou een Meedoen Pas voor vollere bussen kunnen zorgen. Vooral voor meedoen in de samenleving en meer inclusiviteit. Drempelloos meedoen in het vervoer. De Partij voor de Dieren vraagt naar een structureel overschot. U heeft een golfbeweging gezien als het gaat over inkomsten en de stand van het weerstandsvermogen. We dekken lagere inkomens vaak op incidenteel niveau met een greep uit de algemene reserve. Dat is een volatiel gegeven. Dat heeft te maken met twee indexen. Een index aan de inkomstenkant en een index aan de uitgavenkant. Vanuit het OV-bureau gezien. Bijvoorbeeld de subsidies van de provincies en de uitgaven voor stijgende benzineprijzen of stijgende energieprijzen waar Qbuzz mee te maken heeft.

00:26:38

De heer Broeksma: Die indexen lopen niet altijd gelijk. Dat betekent dat er een golfbeweging is. Bijvoorbeeld stijgende reizigersinkomsten of een aantrekkende index aan de inkomstenkant, dat de inkomsten structureel hoger worden. Wij proberen die golfbeweging te minimaliseren door bij financieel slecht weer de dienstregeling toch zo goed mogelijk overeind te houden. Wetende dat je na die lage golf, weer een golf omhoog krijgt. Het zou jammer zijn als je eerst afschaalt en een jaar later weer opschaalt. Dan verdwijnt er weer een rit en dan komt er weer een rit bij. We willen dat eigenlijk zo stabiel mogelijk maken. Daar hebben we die algemene reserve voor. We hebben de outlook van een aantal jaren vooruit, waarin die indexen weer dichterbij elkaar komen te liggen.

00:27:30

De heer Broeksma: Dus dat doen we. Dat komt terecht in de dienstregeling. Dat is ook het grote doel van het OV-bureau. Niet om geld te verdienen, maar om bussen te laten rijden en zoveel mogelijk mensen mee te laten doen. Die punctualiteit naar

90 procent. Om eerlijk te zijn, willen wij de punctualiteit naar 100 procent. Ons streven blijft steeds om dat zo hoog mogelijk te laten zijn. Daarvoor zijn we regelmatig in gesprek met Qbuzz. ChristenUnie vroeger of die duurzaamheid duurder is. Door die businesscase zero-emissie, door de aanschaf van 148 elektrische bussen. Die komen eraan. Volgende week, geloof ik, 28 mei. Dan knip ik ergens een lint door. Ik hoop niet dat het een lintje is. Het maakt het eerder goedkoper op dagelijkse basis. De bussen zijn duurder in aanschaf, maar per kilometer is het goedkoper.

00:28:26

De heer Broeksma: U vraagt ook naar de landelijke discussie. Daar vraagt GroenLinks ook naar. De studenten OV-kaart. We zijn in gesprek geweest. Er is een grote lobby gevoerd bij de afgelopen algemene beschouwingen in aanloop naar de verkiezingen. Er zijn moties geweest waarbij er 350 miljoen naar het openbaar vervoer is gegaan. Vanuit het ministerie van Onderwijs en Wetenschappen is er extra geld gegaan naar de studenten OV-kaart. Het lijkt erop dat er een nieuw kabinet is. Er wordt wel gesproken over middelen voor bussen op het platteland. Daar hebben we er nogal veel van in Groningen en Drenthe. Dat zou betekenen dat er ergens gerekend kan worden, hoeveel weten we niet, op extra middelen voor de buslijnen op het platteland.

00:29:14

De heer Broeksma: We hopen dat dat tot de miljoenen kan leiden waar wij behoefte aan hebben. We hopen dat dat het geval is. CDA vraagt naar de druk op de chauffeurs. Dat is mijn samenvatting. Betekent dat dat grotere punctualiteit een grotere druk geeft? Er is een CAO en de arbeidsinspectie. Wij zijn met Qbuzz in gesprek, dat de CAO wordt nageleefd. Over de pauzes, over inzet, over zoveel uren per dag. Er is ook eerder vraag naar geweest. Ook de SP vraag daar regelmatig aandacht voor. Ook wij expliciet vanuit het OV-bureau vragen aan Qbuzz om die component goed te houden. We spreken ook met Qbuzz over een relatief groot ziekteverzuim. Dat heeft ook met goed werkgeverschap te maken. Qbuzz is de werkgever die ervoor moet zorgen dat hun chauffeurs op een goede manier hun werk kunnen doen.

00:30:14

De heer Broeksma: Er zijn grote wervingscampagnes voor chauffeurs. Studenten worden niet tegengehouden om dat te doen. Het is wel vaak zo dat een investering in een student soms na een aantal jaar stopt. Dan is de student klaar met studeren en gaat dan naar de arbeidsmarkt die bij zijn studie hoort. In Groningen of elders. Dus de investering van Qbuzz is dan relatief hoog voor een aantal jaren dat je er een voordeel van hebt. Er zijn ook studenten die al een groot rijbewijs hebben en die op die bussen zouden kunnen rijden. Elke chauffeur die zou willen, meldt zich bij Qbuzz om te kijken of daar plek voor is. De Partij van de Arbeid vraagt naar de relatie met Oekraïne. De Oekraïne-crisis heeft voor een enorme stijging van energieprijzen gezorgd. Die komt in de index van de uitgaven onmiddellijk tot uitdrukking.

00:31:08

De heer Broeksma: In de index van de inkomsten zit vertraging. Dus dat betekent dat die Oekraïne-crisis en de stijgende energieprijzen, de olieprijs, die dieselprijzen en de elektriciteitsprijzen een enorme impact hebben op de rentabiliteit van Qbuzz. Op het

laten rijden van de bussen. Dat is een enorme impact geweest. Dus eerst hadden we corona, daarna Oekraïne. Het zijn verschrikkelijke jaren geweest voor het openbaar vervoer. Ook omdat die indexen uit elkaar lopen. De ene is een vertraging. Die trekt wat bij. U heeft de golfbeweging in de inkomsten gezien. We hopen dat dat stabiliseert. De stijgende benzineprijzen en energieprijzen hebben een enorme impact. GroenLinks vraagt naar de rituitval. Dat gaat steeds beter, dat is de conclusie.

00:31:57

De heer Broeksma: Dat is heel hoog geweest. Wij hebben sanctiemiddelen richting Qbuzz. Die zetten wij ook in. Dat helpt ook. Qbuzz wil het zelf ook niet. Het gaat steeds beter. Dat komt ook door een wervingscampagne voor nieuwe chauffeurs. Dus ze hadden de bussen wel, maar niet de chauffeurs om de diensten te rijden. Het gaat steeds beter. We zitten vrijwel op die norm. We hebben de sanctiemaatregel om ze te dwingen naar die norm te gaan. U vraagt ook naar de TV-OV-vergoeding. We zijn ernstig in gesprek met het ministerie. Naar onze stellige overtuiging is daar op een verkeerde manier omgegaan met de gegevens die we hebben aangeleverd. Wat onzes inziens vooral te maken heeft dat wij als enige concessie in Nederland ook opbrengstverantwoordelijk zijn.

00:32:52

De heer Broeksma: Bij alle andere concessies ligt die opbrengstverantwoordelijkheid bij de uitvoerder, bij Qbuzz. Bij ons ligt die bij het OV-bureau. Dat verschil ligt naar onze overtuiging aan het verschil van inzicht met het ministerie. Dat gesprek is nog niet afgelopen en we zijn van plan het gesprek steviger te blijven voeren. Studenten OV-kaart heb ik net iets over gezegd. Op het inclusieve vervoer ben ik net onvoldoende ingegaan. We hebben een pilot gedaan in de coronaperiode. Het is moeilijk te zien of dit een succesvolle pilot is geweest. We zijn van plan om die pilot nog een keer te doen. Als je met een Wmo-pas in de bus kunt gaan zitten, scheelt het tientjes per taxirit. Al is het maar een beperkt percentage.

00:33:46

De heer Broeksma: Niet elke Wmo-geïndiceerde zal zomaar met de bus kunnen. Ze vinden het over het algemeen wel prettig, omdat ze niet hoeven te bellen, maar gewoon bij de halte met de bus mee kunnen gaan. Al is het een beperkt percentage, kan het in ieder geval financieel uit. Voor de mensen die het prettig vinden, zou het ook fijn kunnen zijn om dan met de bus te kunnen. Volgens mij, voorzitter, heb ik alle vragen beantwoord.

00:34:15

Voorzitter: Volgens mij ook, maar ik kijk even rond of er vragen onbeantwoord zijn gebleven vanuit de commissie. De heer Leemhuis.

00:34:22

De heer Leemhuis: Het is niet zozeer dat mijn vragen niet beantwoord zijn. We spreken al een tijdje over hoe mooi die Meedoen Pas is en hoe de inclusief vervoer pilot werkt. Het klinkt alsof het college positief erover is. Wanneer gaan we wat doen? Kan het college concreter worden? Dat hoeft niet deze vergadering. Komt er een pilot vanuit de gemeente of gaan we het meteen invoeren? Zijn er redenen om dat niet te doen? Als we dan zeggen dat dit iets moois is, laten we dan ook een keer iets proberen. Dus ik vraag het college daar nu of ooit mee te komen.

00:35:05

Voorzitter: Wordt het nu of wordt het ooit, mijnheer de wethouder?

00:35:09

De heer Broeksma: Wat mij betreft zo snel mogelijk. In het OV-bureau is dat wel aan de orde geweest. Wat mij betreft gaat die pilot zo snel mogelijk lopen. Dat zou het nieuwe seizoen al kunnen zijn.

00:35:20

Voorzitter: Na deze anderhalve termijn gaan we nu over naar de tweede termijn. Het was een lange eerste termijn van zowel uw kant als raad als van het college. Dat betekent dat de tweede termijn noodzakelijkerwijs niet zolang meer zal zijn. Dat is volledig in mijn handen vandaag. Dus dat komt helemaal goed. Wie kan ik als eerste het woord geven? Ik neem aan dat u zelf geteld heeft. Moet ik ze echt voorlezen? Ik wil het wel doen, hoor. D66 heeft nog heeft nog 3 minuten en 2 seconden. De Partij voor het Noorden heeft nog drie 3,45 minuten. De Stadspartij heeft nog 3,35 minuten. De Partij voor de Dieren 3,15 minuten. ChristenUnie 2,57 minuten, het CDA 3,40 minuten, Partij voor de arbeid 3,50 minuten, SP 4 minuten, Student en Stad 3,19 minuten en GroenLinks 1,40 minuten.

00:36:09

Voorzitter: Het college heeft nog 6 minuten. Dus u kunt niet meer veel debatteren met het college. Dan weet u dat. Dan is het debat lekker onderling tussen de fracties. De heer De Waard, ga uw gang.

00:36:23

De heer De Waard: Dank, voorzitter. Fijn dat we net kostbare tijd hebben gebruikt om te kijken hoeveel tijd we nog hebben. Dat daargelaten. Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in onze samenleving. Het biedt mensen een mogelijkheid om zich te verplaatsen op een betaalbare, schonere en collectieve manier. Dat zijn belangrijke zaken voor de SP. Daarom heb ik de begroting met interesse gelezen. Door de managerstaal was dat soms niet altijd even makkelijk. De beleidsdoelen in het stuk zijn best te begrijpen. Iedereen wil duurzaam reizen. Er ontbreken echter een aantal zaken en niet alles is even duidelijk. Neem de beschikbaarheid. Een kopje in het stuk. Een bus is alleen beschikbaar als de rit betaalbaar is. Dat aspect komt helemaal niet terug in het stuk.

00:37:21

De heer De Waard: Terwijl ons OV erg duur is en volgens sommige bronnen zelfs het duurste systeem ter wereld. Vinden we het dan gek dat het zo lang duurt voordat reizigersaantallen van voor corona weer terug zijn? Misschien kan het geld wat nu naar reclamecampagnes gaat voor het imago van de bus besteed worden om de kosten van het kaartje te drukken. Dat werkt vast beter.

00:37:43

Voorzitter: De heer De Waard u heeft een interruptie van de VVD.

00:37:47

De heer Heiner: Dank, voorzitter. Er valt ook te lezen in de stukken dat er duurdere brandstof getankt is. Dat er goedkopere diesel is getankt in plaats van de duurdere brandstof. U heeft het over betaalbaarheid, maar verplicht om de duurdere brandstof

te tanken. En als u dan zou moeten kiezen tussen of de betaalbaarheid van zo'n kaart of duurzaamheid, waar gaat de keuze wat u betreft dan heen?

00:38:12

Voorzitter: Zegt u via de voorzitter. Vraagt u aan de SP. Ik raad u ook aan om in de microfoon te praten of ik ben doof aan het worden. Dat zou ook kunnen. De heer De Waard.

00:38:23

De heer De Waard: Alle mensen kunnen de microfoon iets naar voren schuiven. Dat helpt ook, denk ik. Daarnaast is dit een mooi vals dilemma. Een mooie drogreden die hier wordt neergezet. Je hoeft niet te kiezen tussen of duurzaamheid of betaalbaarheid. Dat is onzin. Wat de SP betreft, gaat dat geld niet naar een reclamecampagne voor het imago. Dat is gebakken lucht. We zorgen er wel voor dat we duurzaam kunnen reizen, zodat we klimaatverandering kunnen tegenhouden. Dat is ook een belangrijk doel.

00:38:54

Voorzitter: De heer Heiner voor een korte vervolgvraag.

00:38:56

De heer Heiner: Dank, voorzitter. Voorzitter, er wordt geschetst dat het een vals dilemma is. Voorzitter, het is geen vals dilemma, want de duurdere brandstof is duurzamer. Dus dat betekent dat er meer geld naar brandstof gaat, wat niet naar goedkopere kaartjes toe kan gaan. Dus, voorzitter, volgens mij is het geen vals dilemma. Dan vraag ik via de voorzitter nogmaals aan de SP: welke keuze zou u maken?

00:39:19

Voorzitter: De heer De Waard.

00:39:21

De heer De Waard: Dank, voorzitter. Wij kiezen voor allebei. Dit is een wensen- en bedenkingensessie. Wij willen dat er meer geld gaat naar OV. Gelukkig zijn er binnenkort weer verkiezingen. Dan kunt u op een partij stemmen die dat goed financiert. Dan hoeven we hier niet dit soort rare discussies te hebben over of een schone wereld hebben of een betaalbaar buskaartje. Dat slaat helemaal nergens op.

00:39:48

Voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Leemhuis van GroenLinks.

00:39:51

De heer Leemhuis: Klopt. Ik maak gebruik van de schone kunst van de ondersteunende interruptie. Die vindt te weinig plaats. Is het geen schijntegenstelling die de VVD neerzet? Tussen voldoende vervoer en aan de andere kant duurzaamheid. Terwijl het de VVD samen met partijen in de huidige regering is die onvoldoende geld heeft geïnvesteerd in het OV, toen we het moeilijk kregen vanwege corona en Oekraïne.

00:40:21

Voorzitter: Daar kunt u volgens mij simpel ja of nee op antwoorden, mijnheer De Waard. Dan heeft u nog 2 minuten voor de rest van uw woordvoering.

00:40:25

De heer De Waard: Daar sluit ik mij helemaal bij aan natuurlijk. Dan het idee om de punctualiteit van het busvervoer te verbeteren. Dan sluit ik me aan bij de zorgen van het CDA. Vorig jaar heb ik veel stakende buschauffeurs gesproken. Zij staakten, omdat ze de werkdruk te hoog vonden. Ze zagen nieuwe collega's stoppen en vrij krijgen werd steeds lastiger. Deze geluiden vind ik niet terug in het stuk. Enkel dat we via busdata als een soort Big Brother scherp in de gaten houden of de bus wel op tijd aankomt en vertrekt. Wat gaat dat doen met de werkdruk? Waarom staan de zorgen van de buschauffeurs niet in die plannen? Dan is als laatste de onttrekking aan de reserve. We krijgen hier de begroting dus niet rond. Tegelijkertijd heeft het moederbedrijf van Qbuzz 100 miljoen winst gemaakt.

00:41:20

De heer De Waard: De investeringen die dit bedrijf doet, het Italiaanse staatsvervoersbedrijf, gaan voor 98 procent naar Italië. Dat gun ik de Italianen. Dat daargelaten, maar het slaat natuurlijk nergens op. Dat wij hier het geld bij elkaar moeten sprokkelen en dat ze daar dikke winsten maken. Wat de SP betreft een goede reden om het OV weer in eigen handen te nemen. Daar hebben we het een andere keer nog wel over. Mijn minuten zijn volgens mij bijna op.

00:41:52

Voorzitter: U heeft nog tijd. Was dat een interruptievinger? Nee, u wilt de woordvoering. Dan gaan we naar het CDA, de heer Van Jaarsveld.

00:41:59

De heer Van Jaarsveld: Dank, voorzitter. Ben ik te verstaan? Fijn. Wij zijn als CDA natuurlijk erg blij dat de heer Leemhuis weer terug is. In navolging van zijn ondersteunende interruptie heb ik een ondersteunende inbreng naar aanleiding van het verhaal van de heer De Waard. Ik heb de begroting met control-F gecontroleerd. Zoals ik wel vaker doe. Bepaalde woorden. Deze keer op het woord chauffeurs. Het kwam weinig voor. Dat is voor een begroting enigszins te verklaren. Toch zou ik daar mijn inbreng op willen concentreren. Het is nogal een beroep: voor een euro of 20 per uur, in de vuurlinie van een verhardende samenleving. Af toe van een dronken of onder invloed van drugs of verward persoon de volle laag krijgen. Dan toch op tijd die volgende halte halen.

00:42:47

De heer Van Jaarsveld: En als je kijkt naar dat hoge ziekteverzuim, gaf de wethouder net aan: dat heeft heel veel met goed werkgeverschap te maken. Ja, dat is waar. Dat ben ik met hem eens. Tegelijkertijd heeft het ook alles met onze samenleving te maken. Het punt is alleen dat we de druk op vervoersbedrijven steeds verder verhogen. Dat is nu ook weer waar het fout ging. De wethouder heeft harde woorden: ik heb sancties, die gaan we naleven, het zal niet nog een keer gebeuren. Die vervoerders gaan dat vanachter hun burelen met een stropdas om natuurlijk niet voelen, maar die chauffeurs, of ze nou wel geen das dragen in de bus, wel. En dan kan in de CAO op papier alles kloppen, maar dat hebben we bijna overal en toch gaat er van alles fout.

00:43:30

De heer Van Jaarsveld: En de afgelopen jaren zei de CAO ook niet: laten we voor die chauffeurs een onwerkbaar situatie creëren. Toch is dat wat er gebeurde. Ik zou

graag van de wethouder willen weten, als het een technische vraag is, hoeft hij niet te zeggen hoe. Zal hij alles op alles op zetten om dat te blijven verbeteren? En houdt hij er bij elke sanctie die hij afkondigt rekening mee dat dat niet naar de chauffeurs door leidt op de werkvloer tot een nog hogere werkdruk? Dat het zich niet vertaalt in de dienstregeling, anders dan op een goede manier.

00:44:04

Voorzitter: U heeft daarover een interruptie van de heer Leemhuis en dan van de heer De Waard.

00:44:09

De heer Leemhuis: Dit keer geen ondersteunende interruptie. Ik ben wat verbaasd door de woorden van het CDA, omdat ik de CDA ken als een partij die voor de geprivatiseerde OV-situatie is. Als de CDA consequent is, is het dan niet logisch om dan de keuze te maken om het verhaal van de SP te onderschrijven dat privatisering moet worden stopgezet? Anders is het zo dat de overheid, in dit geval het OV-bureau, geen kansen heeft om invloed uit te oefenen op verbeteren en behalen van afspraken. En als de heer Van Jaarsveld dan consequent is, dan zegt hij: geef maar geen boetes, dan gaat er meer winst naar Italië. Zoals de heer de Waard zei, is dat niet zo.

00:44:53

Voorzitter: De heer Van Jaarsveld.

00:44:55

De heer Van Jaarsveld: Een paar dingen. Eerst het laatste. Als die boete puur en alleen van de winst af zou gaan, dan had dat verhaal van de heer Leemhuis geklopt. Dat klopt niet, voorzitter. Natuurlijk doet die vervoerder dat niet puur en alleen door de winst, maar wil die er ook meer resultaat uithalen. Zo erg is het gesteld met mijn geloof in het kapitalisme, dat het niet allemaal perfect kloppend is. Is het CDA voor elke vorm van privatisering geweest en nu nog steeds? Nee, wij zien ook dat we daarin veel te ver zijn doorgeslagen. Kan ik nu privé, als niet zijnde raadslid, toezeggen dat mijn fractie ineens achter dat initiatiefvoorstel van de SP gaat staan? Nee, ook niet. Zal ik mijn fractieleden daar van harte toe blijven oproepen? Absoluut, dat mag u best weten.

00:45:39

Voorzitter: De heer De Waard. Nee? Dat was een ondersteunende interruptie. Gaat u door, heer Van Jaarsveld.

00:45:47

De heer Van Jaarsveld: Dank, voorzitter. Ik wil nog kort doorgaan op dat data-gedrevene. Al is dat niet heel anders dan wat ik tot nu toe heb gezegd. Zijn we daar terughoudend in of is het puur een computermodel waar iets uitrolt of kijken we daar ook nog met mensenogen naar? Dan heb ik het over dat data-gedrevene afrekenen.

00:46:09

Voorzitter: Dank u wel. Wie daarna? De heer Staijen, Stadspartij.

00:46:15

De heer Staijen: Dank u, voorzitter. Het jaarverslag van 2023 geeft een tekort van 6,3 miljoen. Gelukkig zat er nog geld in de coronapot, dus dat werd opgelost. Er waren

ook heel veel bussen die uitvielen. Het ziekteverzuim van de chauffeurs is een vervelende oorzaak, maar het is een zwaar beroep. Daar kan je ergens wel op inspelen. Vooral het uitvallen van materieel geeft aan, volgens ons, dat Qbuzz zijn zaken niet op orde heeft. En dat leidt, voorzitter, tot een onbetrouwbaar vervoerssysteem met bussen die veel te laat komen of zelfs helemaal niet komen. En je zal daar maar staan te wachten in de kou, in de regen. De aansluiting verderop in de keten, de trein, die mis je. Die is al weg tegen dat die bus dan eindelijk daar aankomt.

00:47:03

De heer Staijen: Dat is beslist geen fatsoenlijke methode om het OV te promoten en dat willen we toch graag. Wat dat betreft ben ik het eens met wat de SP daarover zegt. Dan de CO2-uitstoot. Dat is al aardig aan de orde geweest. Die was veel hoger in 2023, meer dan 300 procent van de contractuele norm. Het kan, maar dat er vanwege de prijs op vuile diesel gereden is, dat keurt mijn fractie toch ten sterkste af. Dan voorzitter, de begroting voor 2025. Het thema van Qbuzz voor dat jaar is: "Welkom in de bus." Voorzitter, aansluitend op wat ik net zei, dan moet die bus er wel zijn en liefst ook nog op tijd. Betrouwbaarheid is de eerste vereiste voor een cruciaal vervoerssysteem. Het door het OV-bureau gekoesterde rustgevoel komt er nooit als er geen zekerheid is dat de vervoersketen ononderbroken doorloopt.

00:48:07

De heer Staijen: Ook voor het volgend jaar wordt de CO2-uitstoot nog 11 gram per reizigerskilometer. Dat vinden wij nog steeds aan de hoge kant. Vooral omdat er 148 elektrische bussen bijkomen. Zodat het gehele net, met uitzondering van één lange buslijn, uitstootvrij zou rijden. Dan de financiën. Ook voor 2025 en 2026 wordt er een tekort op de begroting voorzien. Dit moet worden aangevuld uit de reserves. Misschien dat de landelijke bijdrage daar nog iets van kan opvangen, want de coronapot is vrijwel leeg en het weerstandsvermogen daalt snel.

00:48:48

Voorzitter: Mijnheer Staijen, u heeft een interruptie van de SP.

00:48:53

De heer De Waard: Dank, voorzitter. Nog even terugkomend op dat punt over de CO2-uitstoot. Dat is natuurlijk ook een zorg voor ons als SP. Tegelijkertijd blijft de bus een stuk duurzamer dan bijvoorbeeld reizen met de auto. Dus wat is dan precies het probleem wat de heer Staijen wil aanstippen?

00:49:09

Voorzitter: De heer Staijen.

00:49:11

De heer Staijen: Ik zal niet ontkennen dat de bus duurzamer is dan de auto. Als wij doelen stellen voor de CO2-uitstoot van de bussen, vind ik ook dat we die moeten halen en ook scherp genoeg moeten stellen. En wij vinden de 11 gram per kilometer nog steeds aan de hoge kant. En ik heb daarnet ook mijn verbazing uitgesproken. Dan zakt eerst het doel naar 5 gram per kilometer en dan wil men het weer langzaam op laten lopen naar 6 en 7 in de jaren daarna. Als je toch uitstootvrij wilt rijden, dan ook helemaal. Waar was ik? Het weerstandsvermogen dat bijna verdwenen is. Verhoging, voorzitter, van de tarieven, dat is voor de Stadspartij absoluut geen optie.

Wij staan achter de vorig jaar ingediende zienswijze, de beide provincies zijn verantwoordelijk voor eventuele tekorten, niet de deelnemende gemeentes. Tot slot.

00:50:15

Voorzitter: Kunt u langzaam gaan afronden?

00:50:17

De heer Staijen: De hubtaxi kan een uitkomst zijn voor de bereikbaarheid van de buitendorpen en dat ligt mij gezien de plaats waar ik woon erg aan het hart. Dan moet deze wel betaalbaar blijven. En 150 procent van het normale OV-tarief is veel te duur. De Stadspartij die wil dat het OV-tarief in de gehele gemeente overal hetzelfde is. Het is een vervoersketen en niet een aantal losse vervoerssystemen met elk zijn eigen prijs. Een goede bereikbaarheid en betaalbaarheid van het OV is heel erg belangrijk voor de ouderen in de wijken en de dorpen. Ook dat trek ik mij aan.

00:50:51

Voorzitter: Punt.

00:50:52

De heer Staijen: Zeker met een college dat de auto als een vijand ziet.

00:50:58

Voorzitter: U moet echt afronden. U bent ruim door uw tijd heen.

00:51:01

De heer Staijen: Ik zal afronden. De wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling.

00:51:05

Voorzitter: Nee, daar hebben we geen tijd meer voor. Staan wij achter. Goed, punt. Kijk ik weer rond. Het is maar goed dat de heer Staijen hier zit en niet bij de sessie over drugsgebruik met zijn gram per kilometer. Dat geheel daargelaten. Ik ga naar de heer Van Schagen van Student en Stad.

00:51:26

De heer Van Schagen: Dank u wel, voorzitter. Mijn fractie maakt zich zorgen om de OV-organisatie zoals die er nu uitziet. De keuze die wij maken als raad, hoe wij hier ook achter kunnen staan, hebben alsnog een waterbedeffect op het OV. Als we bijvoorbeeld auto's weren uit onze stad, vindt mijn partij dat er een goed alternatief tegenover moet staan. Hiernaast groeit het aantal inwoners en bezoekers van onze stad met grote getallen. Op het korte termijn lijkt er echter weinig mogelijk. Middelen zijn schaars, er is een personeelstekort. De naweeën van corona zijn duidelijk zichtbaar, et cetera. Door dit alles is ons OV-bureau momenteel een financieel ongezonde organisatie, die enorme risico's loopt.

00:52:02

Voorzitter: De heer De Waard.

00:52:03

De heer De Waard: Dank, voorzitter, Tot nu toe ben ik het erg eens met Student en Stad. Wat ik miste, is dat geld van ons voor het OV verdwijnt naar een niet nader te noemen Zuid-Europees land. Hoe staat Student en Stad daarin?

00:52:20

Voorzitter: De heer Van Schagen.

00:52:28

De heer Van Schagen: Ik denk dat wij beter het onderzoek van uw initiatiefvoorstel af kunnen wachten om hier een antwoord op te geven. Ik ga door met mijn woordvoering. Wij vragen ons daarom af of er echt niet meer mogelijk is op de korte termijn. Ondanks de lastige constructie om als gemeente iets te investeren in het OV. Mijn partij denkt dat wij als gemeente, gezien de keuze die wij maken, hierin ook een verantwoordelijkheid dragen. En vooral op de korte termijn denken wij dat extra investering in ons OV geen gek idee is. Gezien de risico's die ons OV op dit moment loopt. Hiernaast heb ik nog een ander punt met betrekking tot het wagenpark. Hier maken wij ons ook zorgen over. De ontwikkeling naar een CO2-neutraal wagenpark lijkt best goed te gaan.

00:53:16

De heer Van Schagen: Echter vereist zo'n groot aantal elektrische bussen enorm veel stroom. Wij weten dat er vanuit Enexis een reservering van stroom voor Qbuzz gemaakt wordt met het oog op netcongestie. Deze stroom is daardoor echter niet beschikbaar voor bedrijven en particulieren. Wij vragen ons af of het niet tijd wordt dat ons OV-bureau plannen gaan maken over hoe men steeds meer zelfvoorzienend kan worden op het gebied van elektriciteit. Naast een aantal zonnepanelen op een fotootje op pagina 38 konden wij hier vrijwel niets over terugvinden in de documenten. Wij denken dat hier nog veel te halen valt.

00:53:54

Voorzitter: Interruptie. De heer Heiner.

00:53:58

De heer Heiner: Dank, voorzitter. Voorzitter, heeft Student en Stad zelf ook ideeën? Ik denk zelf aan een overdekte parkeerplaats, een P&R. Waar je direct de bus kan opladen met stroom. Dat die niet eerst naar het net gaat. Voorzitter, misschien heeft Student en Stad ook wel goede ideeën die de wethouder kan meenemen.

00:54:20

Voorzitter: U verstaat ook de kunst van de ondersteunende interruptie, zo te horen. De heer Van Schagen.

00:54:26

De heer Van Schagen: Ik denk dat dit zeker te onderzoeken valt.

00:54:31

Voorzitter: Kijk aan. Waar kunnen we dan heen? De heer Pechler. Die zag ik volgens mij de vorige ronde ook al. Ga uw gang.

00:54:37

De heer Pechler: Voorzitter, het is erg fijn dat de reizigersaantallen bijna weer op het niveau zitten van voor corona. Dat deze reizigers zo vaak te maken hadden met rituitval en vertraging is niet acceptabel. Net als het feit dat de CO2-uitstoot per reizigerskilometer dramatisch is gestegen, onder andere door accuproblemen in de winter. We hopen dat deze kinderziektes, alhoewel de vraag is of je daar na zoveel jaar nog steeds van mag spreken, binnenkort eindelijk goed worden opgelost. Want volgend jaar gaan we naar een indrukwekkende 87 procent aan zero-emissiebusen.

Dat is hartstikke goed nieuws, maar dan moeten ze wel betrouwbaar rijden. Tot slot wil ik dit moment gebruiken om een maatregel in het zonnetje te zetten, namelijk dat kinderen tot en met 11 jaar al sinds jaar en dag gratis mogen meereizen met een betalende volwassenen met de bus in Groningen en in Drenthe.

00:55:19

De heer Pechler: Dat dit nog niet bij iedereen bekend was, blijkt wel uit het feit dat het hier in de regio groot nieuws was, dat andere regio's zoals Amsterdam en Haarlem, dit eindelijk introduceren dit jaar. Lokale media noemden daarbij niet, waarschijnlijk omdat ze het niet eens wisten, dat het hier al jaren stand beleid is. Dat helpt om gezinnen betaalbaar van A naar B te krijgen voor bezoek, een dagje uit of zorgafspraken. Tot zover, voorzitter.

00:55:42

Voorzitter: Dank u wel. Ik zie nog een vraag van de heer Van Jaarsveld.

00:55:46

De heer Van Jaarsveld: Dank, voorzitter. De heer Pechler noemt, als ik hem goed heb verstaan, die uitval van ritten vooral kinderziektes. Vaak gaat het ook om chauffeurs die een burn-out krijgen, ziekteverzuim doordat die werkelijk zo torenhoog is. Ziet hij dat ook? Heb ik hem misschien verkeerd verstaan? Vindt hij ook dat die 20 euro per uur en die CAO die de wethouder zo roemde, misschien toch wat aan de krappe kant is voor zo'n beroep?

00:56:12

De heer Pechler: Allereerst heeft de CDA-fractie mij inderdaad verkeerd verstaan, want ik had het eerst over de rituitval. Daarna had ik het over de CO2-uitstoot. Die is hoger geworden vanwege problemen met de accu's. Dat waren twee separate dingen. Verder ben ik het volledig met CDA eens dat wij als gemeente ons als bondgenoot van buschauffeurs moeten tonen en ook een actieve rol mogen nemen in het maatschappelijk debat voor betere beloning voor onder andere deze groep mensen.

00:56:49

Voorzitter: Mevrouw Bernabela.

00:56:51

Mevrouw Bernabela: Dank u wel, voorzitter. Ik ben hopelijk goed verstaanbaar. Mijn fractie is blij dat de rituitval minder is in een dalende lijn zit. Wel moet het uitgangspunt zijn en blijven dat de reizigers zonder zorgen op de eindbestemming aankomen. Dat de klantentevredenheid gedaald is, vinden wij zorgelijk. Ik moet zeggen dat ik zelf laatst ook weer een bus uitval had. Ik begrijp het goed. Die bus was overigens in Drenthe bijna leeg. Daar kunnen best wat gratis reizigers bij in. Dat is ook leuker voor de buschauffeur. Ik ga verder met de woordvoering. Verder vindt mijn fractie het vervelend dat het gestelde duurzaamheidsdoel niet behaald is. Daar hebben we het zo net al over gehad. We hopen dat het college nog meer middelen heeft om de duurzaamheid te verbeteren.

00:57:47

Mevrouw Bernabela: Wat de financiën betreft, vinden wij het erg vervelend dat de financiële kant van het verhaal zo tegenvalt. Elk jaar miljoenen euro's aanvragen en ontvangen uit de algemene reserves. Dat moet geen gewoonte zijn. Het voelt voor

ons nu wel zo. Dat men pas in 2027 een positief saldo inschat, vinden wij een flinke tegenslag. Als een culturele organisatie dergelijke verliezen zou maken, zou deze al lang op de vingers zijn getikt en mogelijk zelfs failliet verklaard. Vanzelfsprekend heeft mijn fractie begrip voor de uitdagingen waar het OV-bureau en de gelieerden voor staan. Covid, ziekteverzuim van chauffeurs en andere soortgelijke uitdagingen. Toch praat dat niet goed dat er elk jaar miljoenen te kort zijn. We hopen dat geen van de partijen deze tekorten als vanzelfsprekend gaan zien en dat eenieder naar een oplossing toewerkt.

00:58:39

Voorzitter: U heeft een vraag van de VVD.

00:58:42

De heer Heiner: Dank, voorzitter. Voorzitter, de Partij voor het Noorden schetst allemaal beelden dat te veel geld wordt uitgegeven en dat de klanttevredenheid omhoog moet. Alles moet beter en alles moet goedkoper. De vraag die de VVD-fractie aan de Partij voor het Noorden heeft: welke keuze zou de Partij voor het Noorden maken?

00:59:02

Mevrouw Bernabela: Alles moet zeker beter, maar ik heb niet gezegd dat alles goedkoper hoeft. Dus welke keuze zou ik maken? Ik zou het sowieso verbeteren. Mensen moeten wel op hun bestemming kunnen aankomen. Dat is heel erg belangrijk. Of het echt goedkoper moet? Ja, misschien voor enkele mensen die inderdaad tot de minima behoren, maar verder hoeft het voor mij niet per se goedkoper. Ik was gebleven bij de transitierегeling vergoeding openbaar vervoer 2023 of de TV-OV. Dat vinden wij een mooi outside the box-middel om die oplossing te vinden. Wel zouden wij graag nog een verhelderende vraag aan de wethouder willen stellen over de lopende procedure. Is deze uitsluitend van toepassing op 2023 of geldt deze ook vanaf 2023?

00:59:56

Mevrouw Bernabela: Verder zijn wij in de grote lijnen tevreden over de wijziging wat betreft de Gemeenschappelijke Regeling. Daar deze aanzet tot versterking van de deelnemende en de vertegenwoordigde bestuursorganen. Meer controle en meer transparantie lijkt ons altijd een goed gegeven. Tenslotte, op welke grond zijn eind 2022 de pilot waterstoffen uit bedrijf gegaan? In het jaarverslag staat dat het volgens de planning is gegaan. Is de pilot tegengevallen?

01:00:33

Voorzitter: Dank u wel. Ruim binnen de tijd. Dat is mooi. Ik had eerst de heer Dwarshuis gezien, dan kom ik daarna bij u, mijnheer Boswijk.

01:00:43

De heer Dwarshuis: Dank u, voorzitter. Goed om het over het OV-vervoer te hebben, want het is belangrijk voor onze stad, maar ook voor de regio eromheen. Voor Groningen, voor Drenthe. Dat we een concessie hebben. We zien een hoop goede dingen in het jaarverslag. Zoals de toename van het aantal reizigers in het OV na corona en meer gebruik van de bus in het weekend. We zien ook een aantal dingen die we zorgelijk vinden. We hebben net al een debatje gehad over hoe de structuur van de concessie in elkaar zit. De SP zou zeggen dat we een kapitalistisch bedrijf

hebben gevraagd om ons busvervoer te regelen. Als we dat doen en in de markt zetten, dan moeten we ook zo flink zijn, is mijn fractie van mening, om ook die marktpartijen daarop aan te spreken als ze de afgesproken doelen niet halen.

01:01:38

De heer Dwarshuis: Zeker op het duurzaamheidsgebied valt het erg tegen. Vooral als de busvervoerder zegt tegen een bepaalde prijs dit te kunnen leveren. Dan vervolgens uit kostenoverwegingen extra fossiele brandstof in de bus gooit en niet de duurdere HVO tankt. Mijn fractie zou ook een harde lijn in het bestuur steunen. Als het bestuur van het OV-bureau bij Qbuzz erop aan gaat dringen om dat beter te doen het komende jaar. Het lijkt me ook gerechtvaardigd dat daar enige vorm van compensatie te halen valt, aangezien Qbuzz ook kostenvoordelen heeft gehad met meer CO2 de lucht in te pompen.

01:02:24

Voorzitter: U heeft daar een interruptie over van het CDA.

01:02:27

De heer Van Jaarsveld: Dank, voorzitter. Als een vervoerder uit kostenoverwegingen de kantjes ervan afloopt, volgen daar sancties op. Een harde lijn die door ChristenUnie wordt gesteund. Denkt de ChristenUnie dan niet dat zo'n vervoerder dan denkt: dan haal ik dat volledig uit mijn winst, hier heb je het? En niet op andere manieren, ten koste van bijvoorbeeld werknemers, dat geld gaat terughalen?

01:02:50

Voorzitter: De heer Dwarshuis.

01:02:52

De heer Dwarshuis: Dank u, voorzitter. Ik denk dat de eigenaren achter Qbuzz, waar een groot Italiaans staatsbedrijf achter zit, netjes de CAO's volgen. Als ze dat niet doen, kunnen we ze daarop aanspreken. Dus dat moet niet de kosten van elkaar mogen gaan. En ik blijf erbij dat als wij een partij geld geven om dat te doen, wij ze ook aan de voorwaarden kunnen houden. Ik ben het met u eens dat we vaker hebben gezien dat de kantjes er door marktpartijen afgelopen worden. In die situatie leven we nu eenmaal. Daar moeten we volgens mij naar handelen.

01:03:38

Voorzitter: De heer Heiner.

01:03:39

De heer Heiner: Voorzitter, via u vraag ik aan de ChristenUnie of de ChristenUnie het met mij eens is dat op het moment dat je zo'n boete gaat opleggen, dat dan wordt betaald door ergens anders om te bezuinigen? Dat gebeurt niet binnen dat bedrijf. Volgens mij gebeurt dat binnen Qbuzz. Is de ChristenUnie zich daarvan bewust?

01:04:00

De heer Dwarshuis: Voorzitter, dank u wel. Ik ben het met de VVD eens dat een bedrijf als Qbuzz een boete zouden moeten betalen. Dat moeten ze dat ergens in het bedrijf opvangen of de aandeelhouders moeten bijspringen. Dat klopt, zo werkt het nu eenmaal in ons marktsysteem. Dat is prima, maar ik vind niet dat het OV-bureau dan extra geld moet neerleggen of wij als overheid maar moeten bekribbelen op onze duurzaamheidsdoelstellingen, om te voorkomen dat aandeelhouders in het

buitenland verlies moeten nemen. Voorzitter, om dan terug te gaan naar de reiziger hier in Groningen. Dan ga ik afronden, want ik ben zo'n beetje door de tijd heen, denk ik. Wij kunnen leven met deze komende begroting. Die zien wij ook wel als realistisch, maar wel als lastig haalbaar zoals we de afgelopen twee jaren zien. Dus we wensen het college veel wijsheid om daar strak aan het stuur te zitten. Dat mogen ze met rugdekking van de ChristenUnie doen.

01:05:09

Voorzitter: Dank u wel. De heer Boswijk.

01:05:12

De heer Boswijk: Dank u, voorzitter. Mijn fractie ziet het als een essentieel onderdeel van de vervoersketen. Dat bovendien alternatief biedt voor het reizen met de eigen auto. Naast dat de bus wat mijn fractie betreft een duurzaam alternatief zou moeten bieden, is het daarnaast ook van essentieel belang dat het OV-netwerk betrouwbaar en toegankelijk is. Kijken we terug op de 2023 dan is het daarom voor ons ook een grote tegenvaller dat uit de jaarstukken blijkt dat op het gebied van duurzaamheid en rituitval, met name door het hoge ziekteverzuim, grote tegenvallers te zien zijn. Qbuzz haalt de in de concessie gestelde normen niet. We hopen dat de wethouder daar binnen de Gemeenschappelijke Regeling de komende jaren extra aandacht voor zou willen vragen.

01:05:51

De heer Boswijk: Gaat het om de ambities voor 2025, dan signaleren we mooie ambities op het gebied van de groene vloot, 87 procent moet in 2025 zero-emissie zijn. Het gaat om een betrouwbaar OV-netwerk. Er staat ook tegenover dat er een grote financiële onzekerheid op de begroting staat. Waarbij we een sterke aanslag op de reserve en dus het weerstandsvermogen moeten doen om de begroting sluitend te krijgen. Dat vindt mijn fractie wel zorgwekkend. Hoe zijn eventuele tegenvallers, die hebben we in de afgelopen jaren nog al eens gehad, dan op te vangen? Zeker ook aangezien we als raad vorig jaar met een zienswijze hebben aangegeven dat wij als gemeente geen aanvullende bijdrage op ons nemen in het geval van financiële tegenvallers.

01:06:36

De heer Boswijk: Gezien wij daar ook vanuit het Rijk geen middelen voor ontvangen en de provincies wel. Mijn fractie pleitte daarom destijds wel voor een andere houding vanuit de gemeente. Immers, een betrouwbaar en duurzaam OV-netwerk kost nou eenmaal geld. Als centrumgemeente met een sterke regio-functie heeft Groningen ook een groot voordeel van een sterk OV-netwerk. Tegelijkertijd leggen we dus de verantwoordelijkheid voor eventuele financiële tegenvallers bij de provincie. We betreuren het dat we met die zienswijze destijds de deur als het ware al dicht hebben gezet voor een toegankelijk en duurzaam OV-systeem, mochten die financiële tegenvallers zich ook voordoen. Dank u wel.

01:07:11

Voorzitter: U heeft nog een vraag van de ChristenUnie.

01:07:14

De heer Dwarshuis: Dank u, voorzitter. Ik heb nog een korte vraag voor de heer Boswijk van D66. Het college en de raad hebben gezegd: we gaan geen geld

bijleggen als gemeente, maar toch zit het OV-bureau in de knel. Dat is een dilemma. Is D66 ook voorstander met ChristenUnie om dan bijvoorbeeld te kijken hoe we binnen de stad OV kunnen stimuleren? Dat dat mogelijk een bijdrage van de gemeente rechtvaardigt, bijvoorbeeld in kortingskaartjes om gebruik naar de stad te promoten?

01:07:55

Voorzitter: De heer Boswijk.

01:07:57

De heer Boswijk: Dank u, voorzitter. Dat klinkt niet onredelijk.

01:08:01

Voorzitter: U heeft ook nog een vraag van de heer De Waard.

01:08:04

De heer De Waard: Dank, voorzitter. Wat vindt D66 van de Europese aanbestedingsregels die ons voorschrijven dat wij het OV moeten aanbesteden? Waardoor wij nu een heel raar debat hebben en het eigenlijk helemaal niet op een directe manier kunnen hebben over het vergroenen van het OV, over betaalbaarheid, over toegankelijkheid. Dat we indirect een marktbedrijf moeten aanspreken, boetes moeten gaan uitdelen om dat af te dwingen?

01:08:33

Voorzitter: De heer Boswijk.

01:08:36

De heer Boswijk: Voorzitter, ik denk dat ik een andere vraag tussen de regels door bespeur. Zou mijn fractie de SP-fractie steunen als we het op een later moment weer gaan hebben over een gemeentelijk vervoerbedrijf? Ik denk dat de heer De Waard wel weet hoe mijn fractie daarin staat.

01:08:58

Voorzitter: Dank u wel. Ik heb de PvdA nog staan. Mevrouw Pestman.

01:09:04

Mevrouw Pestman: Dank u, voorzitter. Als je het jaarverslag 2023 leest, dan word je er beroerd van. Zo triest. Al die uitgevallen bussen door ziekte van chauffeurs. Uiteraard tot grote frustratie van passagiers, die onder andere te laat op school of op hun werk kwamen. Het enorme financiële tekort. De vraag is hoe dit verder moet. De busonderneming probeert de moed erin te houden, want er worden acties gevoerd om mensen de bus in te krijgen. De aanname is dat er vanaf 2027 meer passagiers zullen zijn. Hoe reëel is die verwachting? Hoe komt het OV in Groningen en Drenthe uit het financiële moeras? Hoe kan dat hoge ziekteverzuim worden teruggedrongen? Onze conclusie is dat er geld bij moet. Geld vanuit Den Haag.

01:09:49

Mevrouw Pestman: De vraag is wat het nieuwe kabinet straks gaat doen voor het openbaar vervoer. Wij houden ons hart al vast voor de dienstregeling van 2025, want hoeveel buslijnen worden er straks weer opgeheven vanwege dat financiële tekort? Dank u.

01:10:03

Voorzitter: U heeft nog eerst een vraag van de heer De Waard.

01:10:06

Mevrouw Pestman: Ik denk dat ik de vraag al weet. Bent u voor een gemeentelijk vervoerbedrijf?

01:10:13

Voorzitter: Als Sociaaldemocraat kunt u daar alleen ja op antwoorden, maar ik ga naar de vraag van de heer De Waard.

01:10:22

De heer De Waard: Dan kent mevrouw Pestman mij toch niet goed genoeg, helaas. Wij willen wel aansluiten bij het grootste deel van de woordvoering. Dat is een erg goed verhaal. Ik hoorde iets over de acties die we gaan ondernemen om de bus weer voller te krijgen en de financiële situatie die lastig is. Hoe staat de PvdA erin dat er geld gaat naar reclamecampagnes om het imago van de bus te verbeteren?

01:10:52

Voorzitter: Mevrouw Pestman.

01:10:54

Mevrouw Pestman: Het is natuurlijk treurnis dat dat nodig is, maar op zich is dat wat ons betreft niet verkeerd.

01:11:02

Voorzitter: De heer Van Jaarsveld heeft ook nog een vraag. Ga uw gang.

01:11:06

De heer Van Jaarsveld: Voorzitter, ik was benieuwd. De PvdA omschrijft treffend, maar ook redelijk zwartgallig hoe het busvervoer er bij ons voorstaat. Tegelijkertijd steunt de PvdA wel alle maatregelen om autoverkeer terug te dringen, mensen als het ware over te laten aan die keuze. Hoe rijmt dat zich met elkaar? Moeten we niet eerst zorgen dat het OV op orde komt, voordat we daarmee doorgaan?

01:11:28

Voorzitter: Mevrouw Pestman.

01:11:29

Mevrouw Pestman: Dat werd als uitgangspunt ook in het coalitieakkoord gezet. Als je de auto wil terugdringen moet je zorgen dat je je openbaar vervoer op orde hebt. Dus ik snap niet goed wat uw vraag is.

01:11:41

Voorzitter: De heer Van Jaarsveld.

01:11:42

De heer Van Jaarsveld: Mijn vraag is: hoe kunt u aan de ene kant zeggen dat dat het uitgangspunt is en aan de andere kant heel hard doorgaan met de automobilist uit de auto jagen en hier treffend omschrijven dat het openbaar vervoer By Far niet op orde is? Hoe rijmt dat zich met elkaar?

01:12:00

Voorzitter: Mevrouw Pestman.

01:12:01

Mevrouw Pestman: Het ligt vast aan mij of aan de akoestiek van deze zaal. Wat rijmt niet met elkaar? Natuurlijk probeer je die automobilist. Hoe meer mensen met het

openbaar vervoer gaan, hoe beter. Dan moet het wel rijden. Als je naar het platteland kijkt en ziet hoeveel buslijnen er inmiddels geschrapt zijn en zelfs in de stad. Ik heb een mevrouw, die mij telkens benadert, dat er minder buslijnen zijn, dat er minder bushaltes zijn. Die heeft moeite, omdat ze slecht ter been is, om in de binnenstad te komen. Als je wilt dat de automobilist zoveel mogelijk de auto laat staan, dan moet je zorgen dat je openbaar vervoer op orde is. We kunnen makkelijk concluderen met elkaar dat dat absoluut niet het geval is.

01:12:41

Voorzitter: Helder, denk ik. Is dat nog een vraag, mijnheer Van Schagen? Dan heb ik op mijn lijstje nog de heer Leemhuis met 1,50 minuten.

01:12:50

De heer Leemhuis: Ja, dat klopt. Ik wilde de financiën nog aanstippen, want die zijn zorgelijk als je twee jaar lang nog rode cijfers voorspelt. We moeten stevig investeren, interen op de reserves. Het is duidelijk dat de Rijksoverheid veel te weinig steun heeft gegeven aan het OV vanwege de corona en de Oekraïne-crisis. Dat terwijl het in de tussentijd douceurtjes aan automobilisten uitdeelde. Dat is een antwoord op de heer Van Jaarsveld. Dat was natuurlijk de wereld op zijn kop. Gelukkig is de schade beperkt gebleven door de motie Bikker. We blijven zitten met een geschrapt aanbod van buslijnen en verlaging van frequenties. Dat is problematisch. Vandaag wordt het coalitieakkoord in Den Haag besproken. Wat mij betreft voorspelt dat weinig goeds voor mensen in Nederland.

01:13:42

De heer Leemhuis: Op één punt is er een lichtpuntje. Het lijkt erop dat er meer in bussen geïnvesteerd zal worden. En het feit dat de Nedersaksenlijn ook hoog op de lijst staat, is goed nieuws voor het OV in Groningen. De vraag aan het college: is het geen tijd om te investeren, om de frequenties omhoog te doen? Vasthouden van OV-reizigers, ook nu de ring straks klaar is, is belangrijk voor het doorgroeien. Als die Nedersaksenlijn zo'n prioriteit is van de nieuwe coalitie, is het dan geen idee om nu al met bussen die latente vragen op dat terrein in te vullen? Is dat misschien iets voor het OV-bureau? Ik heb het meeste genoemd, is al besproken: rituitval, CO2, de transitievergoeding, studenten-OV. Dan sluit ik af met één laatste puntje. Ik had het meer genoteerd, omdat het toch al thema was net.

01:14:40

De heer Leemhuis: Als in het stuk een zinnetje staat dat het minder ging door de coronacrisis en het uitbreken van de oorlog tussen Oekraïne en Rusland, dan zou ik voor een volgende keer willen voorstellen dat dat een soort van both-sites-formulering is. Het is natuurlijk de Russische inval in Oekraïne en de daaropvolgende oorlog.

01:15:02

Voorzitter: De heer Heiner heeft daarover nog een vraag? Woordvoering? Is de heer Heiner nog niet aan het woord geweest? Ben ik zo maar de VVD vergeten. Dat is toch wat. De heer Heiner, ga uw gang.

01:15:14

De heer Heiner: Dank, voorzitter. Voorzitter, ik twijfelde of ik mijn verhaal zou beginnen met Peter en Tineke. Dat ga ik doen. In het debat over betaald parkeren

heb ik het hier uitgebreid over gehad. Ik zal u even meenemen in het leven van Tineke. Tineke woont in de Oosterpoortbuurt, werkt in Zoutkamp bij Heiploeg en moet 's ochtends vroeg naar Zoutkamp. Op dit moment rijdt er geen bus, zodat Tineke niet om zes uur in Zoutkamp zou zijn.

01:15:36

Voorzitter: U heeft daarover een vraag van mevrouw Pestman.

01:15:40

Mevrouw Pestman: U leeft wel heel erg mee met Tineke. Dit is de tweede keer dat u dit verhaal houdt.

01:15:45

De heer Heiner: Zeker, voorzitter. Dus laat ik verder gaan. Tineke kan dus niet om zes uur 's ochtends in de bus stappen om om zes uur in Zoutkamp te zijn. Eerder dan zes uur, zodat ze om zes uur in Zoutkamp is. En er zijn hier ongetwijfeld partijen die van mening zijn dat er dan maar een bus zou moeten gaan rijden. Wat de VVD betreft, is het niet zo dat in iedere situatie het openbaar vervoer de auto vervangt. Het kan juist in veel situaties en/ en zijn. Wat mijn fractie betreft, is het namelijk geldverspilling om bussen te laten rijden die enkel lucht vervoeren. Juist daarom blijft de bereikbaarheid per auto van groot belang. Ook dat is in dit debat al vaker teruggekomen. Dat gezegd hebbende. Dat betekent niet dat het openbaar vervoer helemaal niet belangrijk is, integendeel zelfs.

01:16:30

De heer Heiner: De bereikbaarheid van onze regio is wat de VVD betreft ontzettend belangrijk. Het OV vervult een belangrijke rol voor ouderen, om op bezoek te gaan bij kinderen, voor kinderen om naar school te gaan en gaan zo maar door. Uiteindelijk is de grootste vraag die nu boven de markt hangt: wat gaat Den Haag doen? Want we hebben er nu over een begroting, maar als Den Haag heel veel geld meer gaat geven of minder, dan betekent dat heel veel. De eerste berichten zijn voorzichtig positief, maar de uitwerkingen van de plannen laat nog even op zich wachten. Pas dan weten we of er structurele investeringen in het openbaar vervoer komen en waar we aan aan toe zijn.

01:17:07

Voorzitter: De heer De Waard.

01:17:09

De heer De Waard: Een kleine, ondersteunende interruptie. Ik neem hem toch over. Aangezien de VVD-fractie hier de enige is die meedoet aan het meest rechtse kabinet wat Nederland ooit gaat hebben, hoop ik dat de heer Heiner goed zijn drukmiddelen in kan zetten om ook echt dat OV in goede banen te leiden.

01:17:30

De heer Heiner: Voorzitter, dat zal ik zeker doen, maar ik zal mijn fractie ook zeker oproepen om het openbaar vervoer niet bij de markt te laten en niet te nationaliseren. Daar zal ik ze ook tot blijven oproepen.

01:17:47

Voorzitter: Dan hebben we de tweede termijn van de raad gehad. Ik heb niet heel

veel vragen in de richting van het college gehoord. Die heeft nog 6,40 minuten om daarop te reageren. Ga uw gang.

01:18:03

De heer Broeksma: Dank u wel voorzitter. We beginnen met de CO2-uitstoot waar veel van u aandacht voor vragen. Dat is terecht, omdat we erg ontevreden zijn daarover. We kiezen daar de harde lijn. Het is onderdeel geweest van de aanbesteding. Het aanbestedingsrecht dwingt ons om daar geen genoeg mee te nemen. Dat mogen we niet eens. Dat willen we ook niet. We spreken daar Qbuzz stevig op aan. Kunnen de elektrische bussen wel, in verband met de netcongestie? Er zijn tijdig afspraken gemaakt met Enexis. Er is in de concessie geëist dat er groene stroom ingekocht moet worden. Dat gebeurt ook. Het HVO-gebruik was onderdeel van de aanbesteding. Dus we gaan een stevige sanctie geven of een stevig gesprek voeren.

01:18:55

De heer Broeksma: Een opmerking van de Partij voor het Noorden over waterstofbussen. Dat was een experiment. Een project van vijf jaar wat daarna gestopt is, met een eerste generatie waterstofbussen. Dat is een succes geweest. Toen is het systeem uitgerold naar 30 waterstofbussen. Dat is van de nieuwe generatie, die efficiënter met waterstof omgaat. Er is gevraagd naar de werkdruk van de chauffeurs. Het CDA heeft er in de eerste termijn ook aandacht voor gevraagd. Is het niet zo dat als Qbuzz in financiële nood komt, dat ze dan chauffeurs krapper gaan inplannen? En dat door laten sijpelen naar de chauffeurs om daar te kijken of dat dat kan. Zet de wethouder alles op? Dat heb ik samengevat. Dat antwoord is: ja. Ik ben niet de enige.

01:19:50

De heer Broeksma: Ook de twee gedeputeerden in het OV-bureau vragen daar expliciet aandacht voor. Dat heeft ook bijvoorbeeld geleid tot extra rijtijd, dat ingelegd is om de werkdruk te verminderen bij de chauffeurs. We zien ook dat het ziekteverzuim van 20 procent naar 12 procent gedaald is. Dus het helpt echt. De vakbonden en de OR slaan daarop aan. De directeur van het OV-bureau spreekt twee keer per jaar met de ondernemingsraad en met de vakbonden. Die toezien op de werktijden en de werkdruk van de chauffeurs, dat dat niet buiten het acceptabele oploopt. Nog los van de CAO en andere maatregelen die er zijn. De arbeidsinspectie. De klanttevredenheid is volgens de Partij voor het Noorden laag. Als ik vroeger thuiskwam met een 7,9 vond ik dat een mooi cijfer.

01:20:47

De heer Broeksma: Dat durfde ik wel te laten zien. En dat is best een mooi cijfer. Dat zijn de klanten en de reizigers die in de bus zitten. Waar onze marketing op gericht is. Ook de niet-reiziger, degene die de bus eigenlijk nog niet goed kent of niet goed genoeg kent. De niet meer reiziger, bijvoorbeeld degene die tijdens corona een tweedehands autootje gekocht heeft om in een afgesloten ruimte minder besmet te kunnen raken. Om die weer terug in de bus te krijgen. Dat gebeurt soms met een ludieke actie, met zo'n oorwurmliedje van Birdy. Luister er niet naar, want je komt er niet meer vanaf. Als ik die foto zie, dan heb ik het al. Hij is een zanger en een buschauffeur. Dat is een vrolijk liedje. Het helpt. Ik heb je verteld over ring Zuid. De extra inspanningen die we doen op marketinggebied leiden tot 10 procent meer extra

reizigers. Die proberen we vast te houden tot het moment dat 2 september de ring Zuid klaar is.

01:21:48

Voorzitter: Ik geloof dat de heer Leemhuis iets over Birdy wil zeggen.

01:21:52

De heer Leemhuis: Dat ga ik nalaten. Het ging mij om dat blokje daarvoor, over de klantentevredenheid. Ik heb altijd wat twijfel gehad over de waarde van dat cijfer. Een 7,9 is mooi. Als mijn kinderen daarmee thuiskomen, zou ik ook heel blij zijn. Als je ziet dat we zoveel rituitval hebben gehad vorig jaar en als dan dat cijfer amper zakt, dan begint mij een beetje te bekruipen of dat nou wel zo veelzeggend is. Klantencijfers zijn niet het enige. Zijn klantenervaringen en -gesprekken niet veel belangrijker?

01:22:29

De heer Broeksma: We doen beiden. Het is niet alleen maar een getal. Dat doe je met een enquête. Er komt een gemiddelde. Je zou ook de uiteinden moeten zoeken. De tienden en de tweeën. Mensen die zeer ontevreden zijn en mensen die een bus voorbij zien rijden, omdat die vol is en bij de halte moeten staan. Of bij de halte staan en die bus komt helemaal niet wegens uitval van bussen of dat de chauffeur afwezig is. De punctualiteit is mijn volgende briefje geweest. Die is wel gedaald. Het was 3 tot 5 procent. Het is nu 0,2 procent. En dat is de norm die we in de aanbesteding eisen. Dus dat is enorm gedaald. Van 3 tot 5 procent naar 0,2. Dat is een grote daling. Ook daar hebben we sanctiemiddelen als dat te veel stijgt, per procentpunt.

01:23:17

De heer Broeksma: Per 0,1 procentpunt kunnen we een boete opleggen en dat doen we ook. Er is ook gevraagd naar de kaartjes, de tarieven. Geen hogere tarieven, werd gezegd. Kunnen die kaartjes goedkoper? Het hoeft niet voor iedereen goedkoper. Voor werkenden bijvoorbeeld zijn er ook fiscale voordelen als je structureel met het openbaar vervoer naar je werk reist. Dat zien wij eerder als een inkomenskwestie. We hebben iets gezegd over die Meedoen Pas die gemeente Hogeland heeft. Daar laten we een extern bureau naar kijken wat dat betekent in onze situatie. Alle gemeenten van de concessie Groningen-Drenthe. Qbuzz heeft ook de concessie in Friesland gewonnen. Het zou mooi zijn als daar in totaal iets zou kunnen gebeuren.

01:24:05

De heer Broeksma: We willen daarnaar kijken. Als het alleen voor de gemeente Groningen haalbaar is en andere gemeenten doen niet mee, dan hebben we het erover. Het lijkt me alsnog nuttig om mee te doen. We moeten even weten wat het is. Voor welke groep zou het nuttig zijn? Wat kost het? Kinderen tot 11 jaar gratis. Goed dat u het noemt. Dat is hier sinds jaar en dag het geval. Terwijl het in de Randstad nieuws leek. De hubtaxi werd genoemd. Dat blijft één keer het OV-tarief. Die is bedoeld voor als je in een buitengebied van een deur naar een hub gaat, bijvoorbeeld een station. De SP vraagt naar de winst van Qbuzz. Qbuzz Nederland schrijft rode cijfers. Het is daar geen vetpot. In de coronatijd hebben we dat zeker ook gezegd. Wat doen aandeelhouders als het gaat om die bussen op peil te houden?

01:25:15

De heer Broeksma: Wat betekent dat voor het dividend? Dat was een landelijke regeling. Op het moment dat dividend werd uitgekeerd aan aandeelhouders, betekende dat dat je niet meer of minder voor coronasteun in aanmerking kwam. Uw signaal is helder. Ons beeld is dat het bij Qbuzz geen vetpot is. De afgelopen jaren schrijven ze regelmatig rode cijfers. De Partij voor het Noorden zegt: de onttrekking uit de reserve moet geen gewoonte worden. Dat is helemaal goed. Dat is inderdaad verstandig financieel beleid om structurele uitgaven niet incidenteel te dekken. U heeft de golfbeweging gezien. Ik heb u net iets verteld over de verschillende indexen. De indexen aan de inkomstenkant en aan de uitgavenkant, die een golfbeweging maken.

01:25:57

De heer Broeksma: We kiezen ervoor om op het moment dat de golf laag is, toch de dienstregeling overeind te houden. Dat betekent dat je meer kosten maakt dan je in die golfbeweging naar beneden aan inkomsten hebt. Het moment dat die inkomsten omhooggaan, is goed te voorspellen is. We houden de dienstregeling stabiel. Dan is het even door de zure appel heen bijten. Betrouwbaarheid van het openbaar vervoer is heel belangrijk, om van die bussen gebruik te maken. Dus even dan door de zure appel heen bijten. Daar is die reserve ook voor bedoeld. Zodat je daarna weer vlees op de botten krijgt, de reserve kunt aanvullen en misschien zelfs nog een betere dienstregeling kunt rijden.

01:26:40

Voorzitter: Kunt u inventariseren hoever u bent?

01:26:47

De heer Broeksma: Nog vier dingen. Dat is anderhalve minuut.

01:26:51

Voorzitter: Ik zag ook nog twee interrupties, maar die houden we even in het hoofd. Laten we dit eerst afmaken.

01:27:01

De heer Broeksma: Het OV-bureau is niet per se een ongezonde situatie. Het is wel een organisatie met risico's. Waarbij het weerstandsvermogen, de algemene reserve, langjarig op orde moet zijn. U ziet die stijgende lijn in onze gegevens. De indexen van kosten en opbrengsten komen weer dicht bij elkaar. Op een gegeven moment gaat zelfs de opbrengstenindex sneller omhoog dan de kostenindex. Dan wordt het weer beter. Vandaar die golf omhoog. Tot slot voorzitter, TV-OV en de financiering van het OV. De TV-OV is de transitievergoeding van openbaar vervoer. Dat was een post-corona maatregel. Die geldt alleen voor het jaar 2023. De staatssecretaris heeft gezegd: dan moet alles weer op orde zijn en we stoppen met extra geld.

01:27:53

De heer Broeksma: De financiering. Voor alle helderheid, het openbaar vervoer, dat gaat over regionale trein en over busvervoer, wordt vanuit het Rijk via de provincie gesubsidieerd. In het Provinciefonds zit dat geld. Het is een taak van de provincie, dus niet van de gemeente, om het openbaar vervoer, dus ook de bussen, te subsidiëren. Wat we als gemeente wel doen en dat zijn we niet de enige, ook andere gemeenten doen dat, is de infrastructuur aanpakken, op orde maken. Bijvoorbeeld

die insnijding van het Emma viaduct. Als dat lukt, levert het jaarlijks miljoenen op voor het OV-bureau. Andere stoplichten, VRI-regulering op de Maagdenbrug. Zo zijn er meer infrastructuurmaatregelen die wij nemen die het openbaar vervoer ten goede komen.

01:28:44

De heer Broeksma: De subsidiëring, de financiering van het openbaar vervoer loopt via de provincies. De PvdA zegt: er moet haast geld bij. Dat moet inderdaad. U heeft het hoofdlijnenakkoord misschien gelezen. Ik gaf iets aan over geld naar buslijnen op het platteland. Elke regio telt ook. De Lelylijn en de Nedersaksenlijn werden genoemd. Dat zijn miljardeninvestering in het openbaar vervoer. Ook bussen die naar stations rijden die aan die spoorlijnen komen te liggen. Ook die bussen komen weer voller te zitten met forenzen. In plaats van één keer per uur gaat het misschien dan wel weer twee keer per uur, omdat die trein er nou eenmaal rijdt. Zodat ook de bussen weer voller komen en de rentabiliteit van het openbaar vervoer vooruit zou kunnen gaan, door die investeringen, miljardeninvesteringen in Lelylijn of Nedersaksenlijn. Tot zover, voorzitter.

01:29:36

Voorzitter: Dank u wel. Dat was een lange anderhalve minuut, maar ik moet ook zeggen dat de wethouder zo aardig is geweest om veel van uw enigszins technische vragen toch te beantwoorden. Oproep naar u allen om de volgende keer u van tevoren te verdiepen en hier geen technische vragen meer te stellen. Dan had ik nog 3 interrupties staan van de heer Van Jaarsveld, de heer De Waard en de heer Leemhuis. En dan houden we ermee op. De heer Van Jaarsveld.

01:30:03

De heer Van Jaarsveld: Dank, voorzitter. We hebben de ervaring met een vervoersbedrijf dat in het verleden niet de beste werkgever was. Die in Nederland nu al, zoals de wethouder aangeeft, rode cijfers schrijven. Waarbij we nu overgaan naar een financieringsmodel waarin geldt: geen financiering bij rituitval. Is dan op meer dan alleen de inkt van een CAO het vertrouwen aanwezig bij deze wethouder dat dat niet een volgende dreun wordt qua werkdruk voor buschauffeurs? Waaraan ontleent de wethouder dat gevoel, anders dan de CAO die hij eerder noemde?

01:30:38

De heer Broeksma: We spreken regelmatig met zowel vakbonden als de ondernemingsraad. We spreken met Qbuzz om dit niet alleen letters op papier te laten zijn, maar ook de realiteit. Wat bijvoorbeeld ook heeft geleid tot de extra rijtijden op sommige lijnen.

01:30:51

Voorzitter: De heer De Waard.

01:30:53

De heer De Waard: Dank, voorzitter. Twee vragen. Als ik een beetje heb opgelet bij economie op de middelbare school, dan is het doel van een marktbedrijf om winst te maken. Dat doen ze nu niet, maar ik neem aan dat ze daar weer naartoe gaan werken. Dat er rond 2026, 2027 weer zwarte cijfers zijn. Is het dan niet zo dat wij nu opdraaien voor de tekorten en dat Qbuzz tegen die tijd weer lekker dividend gaat uitkeren en weggaan met ons geld? En die andere vraag. Het gaat over

duurzaamheid. Ik probeerde het net ook bij D66, maar toen ving ik bot. Ik hoop dat het nu beter gaat. Wij hebben duurzaamheidsdoelen die we graag willen halen. En u bent vast gefrustreerd dat het niet gelukt is. U kunt niet zeggen: we gaan dat regelen, we gaan dat doen. Het enige wat de wethouder zegt is: we gaan een boete opleggen of een sanctie geven als het nodig is, dan hopen we dat dat geregeld is. Is dat niet een groot democratisch tekort?

01:32:00

Voorzitter: U neemt ook de korte interrupties vrij ruim met elkaar. De wethouder.

01:32:07

De heer Broeksma: Twee vragen. De eerste vraag: wat betalen wij aan Qbuzz als OV-bureau? Dat is helemaal geregeld. Dat staat vast. Ook het winstpercentage wat ze mogen maken. Dat is geregeld in die aanbesteding. Ook wat zij krijgen aan inkomsten, de kosten van het OV-bureau. Dat zijn die indexen. Bijvoorbeeld stijgende energieprijzen en brandstofprijzen zijn daarin verwerkt. De inkomsten lopen wat achter bij de uitgaven die we aan Qbuzz verplicht zijn te doen. En zij hebben ingetekend op de concessie zoals die destijds in 2019 of vlak voor 2019 is uitgeschreven. Ze hebben beloftes gemaakt op basis van hun bedrijfsvoering en hoe zij de zaken kunnen regelen. Wij houden ze aan die beloftes. Dat zijn we ook verplicht, omdat er een aanbesteding is geweest.

01:32:56

De heer Broeksma: Een andere partij had misschien met andere beloftes de aanbesteding ook gewonnen. Dus die beloftes die ze gemaakt hebben, moeten ze doen. Ook de beloftes die wij als OV-bureau hebben gemaakt. "Op deze manier kunt u uw winst maken, uw bescheiden winst, wij eisen dat u deze dienstregelingen gaat rijden. Daar krijgt u deze bedragen voor. Dit zijn de indexen waarmee we elk jaar de bedragen verhogen." Dat is allemaal geregeld. Dwingen we die duurzaamheid alleen af met sancties? Sancties is wel het minimum. Ook dat is een onderdeel geweest van het aanbod wat Qbuzz gedaan heeft in de aanbesteding. Daar hebben ze die aanbesteding ook mee gewonnen of daar hebben ze punten voor gekregen. Waardoor ze bovenaan kwamen in die aanbesteding.

01:33:42

De heer Broeksma: Dus wij kunnen niet anders dan ze daaraan houden. Ik wil ook niet anders dan ze daaraan houden. Wat ons helpt, is ook dat wij gedurende de looptijd van het contract zeggen: wij willen extra elektrische bussen. Op 28 mei knip ik een lint door voor de eerste Mercedes van de nieuwe lichte die op elektriciteit gaat rijden. Dat betekent dat de vloot bijna helemaal elektrisch dan wel waterstof gaat worden. Die duurzaamheid is dus niet alleen op papier verbeterd, maar gaat ook in de praktijk echt verbeteren.

01:34:16

Voorzitter: En als hekkensluis de heer Leemhuis. Nee, we gaan niet mensen blijven toevoegen. Dan zitten we hier over anderhalf uur nog. U krijgt nog kort en dan gaan we afronden.

01:34:27

De heer Leemhuis: Ik had in mijn woordvoering een opmerking geplaatst over de latente vraag die er is op het traject van de Nedersaksenlijn. Dat is niet fictief. Als je

in Musselkanaal woont en in de stad werkt en die zijn er, we kennen de persoon die hier in dit gebouw loopt. Heel simpel. Is het college bereid om in te brengen als het richting de aanleg van de Nedersaksenlijn gaat, om ook al de latente vraag te bedienen door een buslijn alvast mogelijk te maken? Al dan niet met Rijksgeld. Het lijkt me prima als zij het betalen. Dat zou toch mooi zijn.

01:35:01

De heer Broeksma: Ik zal deze suggestie inbrengen bij het OV-bureau. Ze zitten hier in de zaal, maar ik zal het nog formeel via de de geëigende tafel doen.

01:35:09

Voorzitter: Mooi, helemaal goed. Volgens mij zijn we dan rond en kunnen we langzaam conclusies gaan trekken wat we hiermee gaan doen. Het gaat niet om een raadsvoorstel. Dus het stuk gaat niet door naar de raad. Mag ik ervan uitgaan dat het stuk voldoende is besproken in de meningsvormende sessie of zijn er nog fracties die hier in de vorm van een motie vreemd iets mee willen? Voldoende besproken? Helemaal goed, dan gaan we toch nog op tijd afronden. Dat doet mij deugd. Ik wil u nog wel even oproepen om zo meteen bij de presentatie Beweging is goud bij het inloop-halfuur voor raadsleden en inwoners te komen. Dan zie ik u graag daar en tot een volgende keer.