

## Open brief FNV Streekvervoer

Aan: de leden van de Provinciale Staten van Utrecht  
de leden van de Vaste Commissie voor Economische Zaken in de Tweede Kamer  
de leden van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu in de Tweede Kamer  
C.c.: de minister van Economische Zaken, dhr. H.G.J. Kamp  
de minister van Infrastructuur en Milieu, mw. drs. M.H. Schulz van Haegen

Utrecht, 23 augustus 2016

### **Openbaar vervoer Utrecht speelbal van de marktwerking, ten koste van de reiziger, de chauffeur én de belastingbetaler**

Geachte dames en heren,

De FNV vraagt uw aandacht voor de problemen door aanbesteding van het openbaar vervoer in Utrecht. In juli 2015 heeft vervoerder Syntus de aanbesteding voor de provincie Utrecht en stad Amersfoort gewonnen en dat deze op 11 december 2016 ingaat. Het lijkt er echter sterk op dat deze deadline niet wordt gehaald.

#### **Bezwaar op bezwaar**

Verliezend vervoerder Connexxion heeft al twee keer een bezwaar ingediend tegen de aanbestedingsprocedure. Het eerste bezwaar werd door de provincie afgewezen. Connexxion liet het hier niet bij zitten en diende in maart 2016 een bezwaar in bij het College van Beroep bedrijfsleven (CBb). Het CBb heeft de behandeling van dit bezwaar uitgesteld tot het eerste kwartaal van 2017. Naast het feit dat Syntus al weinig tijd had voor de uitvoer van de aanbesteding, is nu geheel onduidelijk hoe de provincie en Syntus 11 december denken te halen. Duidelijk is wel dat het langer gaat duren. Meer tijd betekent meer geld, geld dat door de belastingbetaler wordt betaald.

FNV Streekvervoer heeft al vaker geconstateerd dat door slechte communicatie met aangrenzende aanbestedingsgebieden en vooral het niet meewerken van de verliezende vervoerder, de overgang stroef verliep. Door de grote betrokkenheid en extra inzet van buschauffeurs bleven de gevolgen voor de reizigers veelal beperkt. FNV Streekvervoer heeft geadviseerd hier extra alert op te zijn. FNV Streekvervoer weet daarnaast uit ervaring dat tijdens de aanbestedingsperiode chauffeurs meer te maken hebben met geweld en dat het ziekteverzuim onder de chauffeurs in deze tijden een piek kent.

#### **De feiten op een rij:**

- Connexxion heeft op het laatste moment bezwaar ingediend, dat door de provincie is afgewezen.
- Connexxion dient in maart 2016 opnieuw bezwaar in, nu bij het CBb.

#### **Ondertussen heeft Syntus de volgende problemen:**

- Ze kunnen geen bussen bestellen;
- Ze kunnen geen vestigingsplaatsen huren;
- Connexxion werkt niet mee aan een ordentelijke overgang van het personeel;
- Er kan geen nieuw personeel worden aangenomen (er zijn zo'n 100 chauffeurs extra nodig);
- Het organiseren van de vrijwilligersbussen loopt stroef;
- De onzekerheid en onrust stijgt bij de chauffeurs en iedereen die bij de overgang betrokken is;
- De Provincie houdt Syntus aan het contract, maar staat niet garant voor de investeringen.

### **Extra geld**

Connexxion vraagt de provincie de aanbesteding te verlengen in het belang van het personeel, terwijl het hun alleen om extra geld gaat. Omdat de provincie en Syntus niet garant willen staan voor de investeringen, worden er tweedehandsbussen aangeschaft. Met als gevolg: extra kosten voor onderhoud én het klaarmaken van de bussen naar de huidige eisen. Mocht Connexxion onverhoopt alsnog gelijk krijgen, dan moet de hele aanbesteding opnieuw worden gedaan of - wat waarschijnlijker is - zal de provincie Connexxion 'afkopen', wat de provincie (en dus de belastingbetaler) weer extra miljoenen gaat kosten. Een en ander zal de overgang niet bevorderen. Aan de chauffeurs zal het wederom niet liggen, maar er zijn grenzen met betrekking tot wat de chauffeurs aan kunnen. De oorzaak van dit alles? De behoefte om meer winst te maken van bedrijven. Zij strijden tot het uiterste voor iedere 'overheidscent'. Marktwerking zou ervoor zorgen dat het openbaar vervoer goedkoper wordt. Dat bedrijven worden gestimuleerd om door innovatie meer reizigers in de bus te krijgen en zodoende meer geld te verdienen. Het tegengestelde is het geval.

### **Wat is het resultaat na 20 jaar marktwerking in Utrecht?**

- Stijgende en vooral onvoorziene kosten voor aanbestedingen.
- Het autogebruik in en om Utrecht neemt toe.
- Ondanks extra asfalt neemt de filedruk weer toe.
- Buslijnen in de provincie (vooral in de regio) worden geschrapt.
- Het aantal reizigers in het OV neemt niet significant toe.
- Files door continu stijgend autogebruik met bijbehorende extra milieubelasting leidt tot enorme maatschappelijke kosten, die de zogenaamde besparingen - die ook eerst nog maar moeten worden aangetoond - door marktwerking ver overstijgen. Daar helpen ook een paar "schone" bussen niet.

Utrecht toont (zoals eerder, Brabant, Groningen/Drenthe, Flevoland maar ook in Noord-Holland-Noord) dat een publieke taak als het openbaar vervoer niet in private hand thuis hoort. Dat het niet goedkoper kan en ook niet meer reizigers genereert. Utrecht heeft - in tegenstelling tot Amsterdam, Rotterdam en Den Haag - zelf gekozen voor deze aanbestedingen wat vanuit Europese of de Nederlandse wetgeving niet had behoeven.

### **De gevolgen voor de chauffeur:**

- Verhoging werkdruk;
- Stijging ziekteverzuim;
- Baanonzekerheid;
- Minder contact met passagiers;
- Meer sociale onveiligheid.

### **De gevolgen voor de reiziger:**

- Minder lijnen;
- Minder goede aansluitingen en verbindingen;
- Minder mobiliteit via openbaar vervoer, vlucht in de auto;
- Sociale onveiligheid.

### **De gevolgen voor de belastingbetaler:**

- Extra kosten door aanbestedingen;
- Maatschappelijke kosten voor file en milieu.

### **Maar er zijn ook mensen die er aan verdienen:**

- Managers, bestuursleden en commissarissen van de bedrijven
- Adviseurs
- Advocaten

De FNV heeft keer op keer aangetoond dat marktwerking in publieke taken niet werkt. Maar ook de WRR, de Rekenkamer en de Eerste Kamer zijn kritisch over het resultaat van de marktwerking ten aanzien van de gestelde doelen. Desondanks blijft het heilige geloof in de marktideologie bij de politieke beleidsbepalers bestaan.

Naar aanleiding van het nieuwe debat in de aanbesteding roept FNV Streekvervoer de partijen van de provinciale staten van Utrecht op om:

- Het Openbaar Vervoer weer in eigen beheer te nemen;
- Te investeren in het Openbaar Vervoer ter verhoging van de bereikbaarheid, zodat de mobiliteit via OV zodanig wordt verbeterd dat het een alternatief voor de auto wordt.

**Wat betreft de aanbesteding in de provincie Utrecht eist FNV Streekvervoer van de provincie:**

dat ze per direct voorwaarden schept die een soepele overgang van de concessie mogelijk maken. En als dit niet mogelijk is dan de oude concessie wordt verlengd tot het moment dat de bezwaarprocedure tot een definitieve beslissing heeft geleid en er voldoende tijd is voor de implementatie van de nieuwe concessie.

In afwachting van uw reactie,  
met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lutz Kressin'.

Lutz Kressin  
Bestuurder FNV Streekvervoer  
E: [Lutz.Kressin@fnv.nl](mailto:Lutz.Kressin@fnv.nl)  
M: 06-51257722