



Gemeente Amsterdam
Bureau Onderzoek en Statistiek

Omnibus 88

SP: GVB-referendum

In opdracht van: de gemeenteraadsfractie van de SP

Projectnummer: 12057

Jessica Greven

Dr. Willem Bosveld

Bezoekadres: Oudezijds Voorburgwal 300

Postbus 658, 1000 AR Amsterdam

j.greven@os.amsterdam.nl

Telefoon 020 251 0330

www.os.amsterdam.nl

Telefoon 020 251 0462

Amsterdam, november 2012

GVB referendum

Namens de Amsterdamse SP werden in de Omnibus van oktober 2012 twee vragen voorgelegd over de referendumuitslag van tien jaar geleden met betrekking tot de verzelfstandiging van het GVB.

Gesteld werd dat in 2002 66% van de Amsterdammers *tegen* de verzelfstandiging van het GVB stemde. Toch werd het GVB in 2007 buiten de gemeente geplaatst vanwege de nieuwe regels van het Rijk voor aanbesteding voor het openbaar vervoer. Nu, in 2012, blijkt dat het niet meer nodig is om in Amsterdam het openbaar vervoer aan te besteden. Op de vraag of, nu we tien jaar verder zijn, het GVB alsnog een gemeentelijke dienst moet worden, zegt 70% van de 412 respondenten ja, 30% vindt dat niet nodig.

Tabel 1 Vindt u dat, nu we tien jaar verder zijn, het GVB alsnog een gemeentelijke dienst moet worden? (n=412, procenten)

ja	70
nee	30
totaal	100

Mensen kunnen om verschillende redenen *voor* of *tegen* zijn. We legden aan beide groepen twee mogelijke redenen voor. Van de 290 mensen die vinden dat het GVB weer een gemeentelijke dienst moet worden, vindt 61% dat omdat zo de zeggenschap over het bedrijf weer bij de gemeente terug komt. Tien procent is van mening dat ook na tien jaar de uitslag van het referendum gerespecteerd moet worden en voor een kwart zijn beide redenen geldig. Negenentwintig procent vindt dat het GVB om een andere reden weer een gemeentelijke dienst moet worden. De genoemde redenen zijn terug te lezen in de bijlage.

Van de 122 mensen die vinden dat het GVB *niet* opnieuw een gemeentelijke dienst moet worden is 39% van mening dat het zo ook wel goed gaat bij het GVB, 7% vindt dat een referendumuitspraak na tien jaar zijn geldigheid verliest en voor 7% zijn beide voorgelegde redenen geldig. Vijfendertig procent heeft een andere reden om tegen het terugplaatsen van het GVB te zijn. Deze redenen zijn te lezen in de bijlage.

Tabel 2 Waarom vindt u dat? (antwoorden 1 en 2 voorgelegd, n=412, procenten)

GVB weer een gemeentelijke dienst?	ja	nee
1) zeggenschap terug bij gemeente	61	
2) referendumuitspraak alsnog respecteren na 10 jaar	10	
beide redenen	25	
andere reden	29	
1) gaat zo ook goed bij GVB		39
2) referendumuitspraak verliest geldigheid na 10 jaar		7
beide redenen		7
andere reden		35
n=	290	122

Bijlage

Het GVB moet weer een gemeentelijk dienst worden, andere reden:

- Het is een nutsbedrijf, dat geen winst zou moeten draaien.
- Aanbesteding is slechter voor de reiziger.
- Aanbestedingen van (semi) overheidsinstellingen hebben tot nu toe erg weinig opgeleverd
- Algemene voorzieningen moeten bij de staat blijven.
- Als het niet meer van de staat is kunnen bedrijven doen en laten wat ze willen.
- Als het particulier wordt, gaan ze lijnen annuleren.
- Als je er meer grip op krijgt
- Amsterdam moet zelf bepalen hoe zij openbaar vervoel wil invullen
- Beide niet van toepassing
- Ben van mening dat gemeenten beter kunnen besluiten over stadsvervoer. Waarschijnlijk meer sociaal
- Betere aansturing mogelijk, minder hoge lasten en beter nadenken over de routes zodat alle bewoners bediend worden
- Commercie en privatisering alleen vind ik niet goed.
- Commercieel is vaak duurder aandeelhouders
- Dan is er democratisch toezicht op een collectieve voorziening
- Dan wordt het veel te commercieel.
- Dan zijn we van die onzalige aanbesteding en valse concurrentie af
- Dat er beter op de behoeftes van de gemeente kan worden ingespeeld, dienstregeling en kosten etc.
- Dat er dan gekeken wordt naar de ontsluiting van de stad. Je denkt dat je anders denkt over bepaalde lijnen en vanuit commercie of gemeente. De prioriteitsstelling zal vast anders zijn, vanuit de gemeente.
- Dat er minder storingen aankomen.
- Dat het niet over veel bedrijven loopt en dat het gewoon in 1 hand is, die van de gemeente.
- Dat hoort van de gemeente te zijn
- De bewoners hebben wellicht meer vertrouwen als het weer een gemeentelijk dienst is.
- De gemeente zorgt meestal goed voor vervoer, materieel en personeel
- De medewerkers hebben meer baanzekerheid bij een gemeentelijke dienst.
- De overheid moet zich hierover buigen.
- Dienstbaarheid terug
- Gedeeltelijk service aan inwoners ook al is het niet geheel rendabel
- Geen directie die met het geld wegloopt in plaats van het in de GVB terug te stoppen om nog meer te verbeteren.
- Geen geloof in privatisering
- Gemeente van Amsterdam kan beter inschatten wat de behoefte van de burger is wat betreft vervoer dan een commercieel bedrijf.
- GVB moet de belangen van ouderen behartigen, dat doet de gemeente beter.
- Het algemeen belang is in het geding, dus dit moet door de overheid geregeld worden, kwaliteit voor een redelijke prijs zonder winst oogmerk.
- Het is een grote puinhoop die aanbesteding.
- Het lijkt me goed als één instantie de zeggenschap heeft voor langere termijn. Dan maar hopen dat de gemeente daar de geschikte instantie voor kan worden
- Het maakt de bereikbaarheid van Amsterdam beter
- Het moet aangepast worden
- Het openbaar vervoer in een stad een zaak is van de gemeente
- Het OV in de stad is schrikbarend duur geworden en regelmatig raak ik geld kwijt van mijn pasje door slecht werkende automaten
- Het OV is bizar duur geworden, vooral losse kaartjes. Een aanfluiting voor het toerisme en dus de stad
- Het privatiseren van verkeers onderdelen die in de basis niet rendabel zijn moet je van afblijven.

- Het referendum heeft bepaald. Het referendum is dan het geëigende instrument om te veranderen.
- Het sociale aspect, wat niet door een bedrijf met winst oogmerk in handen zou moeten zijn.
- Het was beter hoe het vroeger was. Zodra iets geprivatiseerd wordt, wordt het slechter. Zo zijn mijn ervaringen ook met het verzelfstandigen van de NS.
- Het wordt goedkoper.
- Ik ben tegen privatisering van nutsbedrijven. Het wordt er nooit beter op.
- Ik geloof per definitie niet in privatisering van publieke taken.
- Ik hoop dat het iets met de kosten doet
- Ik vind dat belangrijke infrastructuur in handen van overheid moet zijn en dus niet commercieel
- Ik vind dat marktwerking in het openbaar vervoer krankzinnig is. Het is de taak van de overheid om voor goed openbaar vervoer te zorgen zonder winst oogmerk of rendementseisen
- Ik vind dat openbaar vervoer überhaupt een aangelegenheid moet zijn van de overheid. Ik ben er ook niet van overtuigd dat uitbesteding van het openbaar vervoer aan de commercie dat dat niet tot kostenbesparing of verbetering van dienstverlening leidt.
- Ik vind vervoer publiek domein en ik vind dat dat door de gemeente geregeld dient te worden
- Ik weet er niet genoeg van. Ik denk dat de gemeente het weer zou moeten overnemen als het beter uitpakt voor de werknemers van de GVB. Dus iedereen die daar werkt moet daar over beslissen.
- Kosten te hoog, personeel is onbeschofter geworden dan voor de privatisering en ik wil een systeem als in Antwerpen= gratis vervoer voor inwoners, betaling gaat via de gemeentebelasting.
- Kwaliteit dan hopelijk nog verbeterd
- Kwaliteit vermindert vaak omdat aanbestedingen te laag worden ingezet en de kwaliteit daardoor niet gehandhaafd kan blijven
- Lokaal moeten dit soort vervoer geregeld worden. Groter is niet altijd beter.
- Maakt me niet uit.
- NUTS bedrijven bij de staat houden.
- Nutsbedrijven zouden niet gecommmercialiseerd moeten worden.
- Omdat er dan wellicht beter gekeken wordt naar de wensen van de burgers
- Omdat ik het openbaar vervoer een taak van de overheid vind. Het is niet in het belang van het publiek dat de commerciële partijen hier geld aan verdienen.
- Omdat ik tegen de marktwerking in de openbaar vervoer sector ben
- Omdat marktwerking e.d. naar mijn idee op OV (en zorg enz.) niet van toepassing moet zijn
- Openbaar vervoer :)
- Openbaar vervoer in een stad hoort bij een openbare instantie (de gemeente) thuis
- Openbaar vervoer is een nuts functie
- Openbaar vervoer is voor mij een gemeentelijke dienst omdat iedereen ten alle tijden daar gebruik van moet kunnen maken. De gemeente kan daar voor zorgen, desnoods kosten dekkend. Zelfstandig gaan ze naar winst streven.
- OV is een algemene voorziening
- OV is een taak van de overheid. Slechte overheidsmanagers en onmogelijkheid om mensen te ontslaan zijn de belangrijkste redenen dat ov-bedrijven slecht lopen/liepen en die problemen zouden aangepakt moeten worden.
- OV is net als energie en zorg iets wat bij overheid en gemeente hoort te zitten
- Principiële reden, Openbaar Vervoer moet in de handen van de gemeente liggen.
- Privatisering pakt nooit goed uit.
- Problematiek minder commercieel oplossen maar vooral sociaal.
- Publieke taak
- Salaris leiding onder Balkenendenorm
- Stadsvervoer moet ook worden beheerd door Amsterdam
- Teveel geouwehoer en er komt niks van terecht.
- Vervoer binnen de gemeente, daar moet de gemeente over gaan
- Verzelfstandiging gaat veel te vaak fout. Er ontstaat een enorme graaicultuur aan de top en ik word er als burger niet gelukkiger van.
- Vestzak, broekzak, Beter dan naar buiten
- Vindt dat GVB van ons allemaal is
- Voor de werknemers van het GVB is het beter.

- Wellicht goedkoper OV omdat het niet meer commercieel is
- Zaken die het algemeen belang dienen, moeten in handen van de overheid blijven. Tot nog toe geen positief voorbeeld van privatisering gezien. Er moet geen commercieel belang zijn bij algemene voorzieningen.
- Zoals het nu gaat werkt het heel slecht, onder de gemeente zou er iets meer controle zijn.
- Zolang het maar gunstig is voor het publiek.

Het GVB moet niet alsnog een gemeentelijk dienst worden, andere reden:

- 1) gemeentelijke diensten zijn ver van efficiënt, 2) vervoer is geen taak van de overheid, alleen de infrastructuur.
- Als er een beter alternatief is wel.
- Anders komen er weer ambtenaren bij
- Concurrentie bevordert dienstverlening en gemeente kan scherpere randvoorwaarden bedingen (bijvoorbeeld gratis veerponten over het ij
- Concurrentie houdt ze scherp en voordeliger. Nu zijn de kosten buiten proporties
- Dan worden de loonkosten hoger en de flexibiliteit lager
- De gemeenteraad moet zich niet met de bedrijfsvoering van een dergelijk bedrijf bemoeien (heeft daar onvoldoende kennis van), maar mag / moet wel de kaders vaststellen
- De overheid moet de samenleving minder sturen.
- De prijs moet goed zijn goedkoper en de kwaliteit voor de rest maakt het me niet uit in wiens handen het is. De trambestuurders gebruiken ook de megafoon keihard dat is asociaal.
- Eenheidsprijs bij de conducteur.
- Er moet over nagedacht worden, en niet zomaar aannemen dat het goed gaat bij het gvb.
- Geen overheidsverantwoordelijkheid
- Geen voorstander van deprivatisering
- Gevaar van bureaucratie
- Het is de vraag of een ambtelijk apparaat een dergelijke voorziening beter aan kan sturen. Voor beide (gemeentelijk/buitengemeentelijk) heeft eigen voor- en nadelen
- Het is een takke bedrijf en volgens mij wordt het alleen maar erger als het weer een gem. dienst wordt
- Het lijkt me een rare combinatie om terug naar een gemeentelijke dienst te gaan
- Het loopt wel, alleen de kosten zijn het nadeel. Veel moeite om 'teveel betaalde kosten' terug te krijgen.
- Het maakt me eigenlijk niet uit via welke partij het openbaar vervoer wordt aanbesteed, als het maar op efficiënte wijze wordt gedaan. Ik heb eigenlijk geen voorkeur. Ik kijk eerder naar het doel dan naar het middel waarmee het doel wordt gerealiseerd.
- Het maakt mij niet uit bij wie het in handen ligt.
- Het mag ook buiten de gemeente zijn.
- Het moet in de handen van het rijk liggen
- Hoewel het gvb stukken beter bestuurd zou kunnen worden, heb ik er een erg hard hoofd in of het onder leiding van gemeenteambtenaren beter zou gaan. Ik denk het niet, eigenlijk. En dan is het alleen maar weer een hoop gereorganiseer op niks af.
- Ik hoop dat hiermee het ambtelijke eruit gaat en de dienstverlening beter wordt.
- Ik sta er neutraal tegenover. Ik kan me zowel redenen voor als redenen tegen bedenken.
- Ik vind dat het beter gaat met het gvb dan toen ze nog een gemeentelijke dienst was
- Ik vind GVB een super slecht bedrijf, geen service, onbeschoft personeel, privatiseren en al die luie gvb' ers ontslaan
- Kan effectiever werken buiten de gemeente
- Kan prima door bedrijf
- Moeilijk concurreren.
- Nu GVB eigen broek moet ophouden is het gedwongen kostenbewust te werken
- Omdat de kwaliteit dan weer achteruitgaat.
- Omdat ik denk dat verzelfstandiging goed is voor de efficiëntie van het bedrijf.
- Openbaar vervoer hoort niet bij de kerntaken van de overheid, kan best uitbesteed worden (onder strenge voorwaarden o.a. Geen salaris boven de Balkenende-norm, geen gouden handslag enz.)
- Politiek heeft absoluut geen verstand van ov-netwerk, van commercieel werken !
- Target op tijd rijden moet beter gehandhaafd worden. Als gvb onder gemeente gaat vallen, zal dat nog slechter worden.
- Vervoer is een commerciële activiteit
- Verzelfstandiging draagt bij aan het verlagen van de prijs en het verhogen van de kwaliteit.

- Vroeger wanbeleid.
- We moeten toch bezuinigen?
- Zelfstandige vervoersdiensten functioneren beter.