

# 'Aanbesteden is een geloof geworden'

DOOR SANDER HEIJNE – 18/04/12, 00:00

**Bart Schmeink kwam naar Amsterdam om het GVB door de aanbesteding te loodsen. Hij betwijfelt of het stadsvervoer op lange termijn goedkoper wordt.**

2011 - Hij omschrijft zichzelf als product van de markt. Hij draagt goed gesneden pakken en noemt openbaarvervoersbedrijven operators. Zijn politieke voorkeur steekt hij niet onder stoelen of banken. Directeur Bart Schmeink van het gemeentelijk vervoersbedrijf van Amsterdam (GVB) is VVD'er. Toch heeft hij weinig op met politici die pleiten voor ongebreidelde marktwerking. 'Aanbesteden is een geloof geworden.'

De reputatie van het GVB is besmet. In de jaren negentig en aan het begin deze eeuw kampte het vervoersbedrijf met financiële chaos en een aantal serieuze fraudegevallen. Kort na het aantreden van Schmeink, in december vorig jaar, publiceerde De Telegraaf een paginagroot artikel over vermeende gevallen van fraude en nepotisme aan de top van het bedrijf. De aantijgingen hebben betrekking op de periode voor het aantreden van Schmeink.

**Het artikel in De Telegraaf wekt de indruk van een vervoersbedrijf waar corruptie nog altijd welig tiert. Doet dit beeld recht aan het GVB?**

'Als de berichtgeving van De Telegraaf klopt, is dat enorm schadelijk voor het GVB. Het artikel bevat negentien beschuldigingen over een lange periode. U kunt niet van mij verwachten dat ik de notulen even naloop en dan uitleg wat wel en niet is gebeurd. Daarom heb ik, direct toen ik het artikel onder ogen kreeg, een onafhankelijk onderzoek ingesteld. Ik wil de onderzoekers niet in de weg zitten door op de resultaten vooruit te lopen. Maar ik kan u verzekeren dat alle stoeptegels op het schoolplein worden omgedraaid.'

De beschuldigingen van De Telegraaf komen voor het GVB uiterst ongelegen. Amsterdam staat aan de vooravond van de grootste integrale aanbesteding van openbaar stadsvervoer die ooit in West-Europa heeft plaatsgevonden. Het GVB zocht anderhalf jaar naar een geschikte kandidaat om het bedrijf door de procedure te loodsen. Uiteindelijk viel de keuze op Schmeink, die op dat moment bij stadsgewestelijk vervoersbedrijf Merseyrail in Liverpool actief was.

Naast ervaring met commercieel openbaar vervoer, bracht Schmeink zijn Britse arbeidsvoorwaarden mee naar Amsterdam, tot woede van de lokale SP-fractie. Het salaris van de GVB-directeur (210 duizend euro) overstijgt de balkenendenorm ruimschoots.

De gemeente Amsterdam, enige aandeelhouder van het GVB, beschouwt het salaris als het prijskaartje van de introductie van marktwerking. De gemeenteraad is tegen een openbare aanbesteding van het stadsvervoer, maar heeft daar niets over te zeggen: het kabinet denkt tientallen miljoenen euro's te bezuinigen door het openbaar vervoer in de grote steden naar de markt te brengen.

**Wordt het Amsterdamse openbaar vervoer goedkoper door de aanbesteding?**

'Dat is nog maar de vraag. Nederlandse overheden hebben weinig kennis van aanbestedingsprocedures. Om een aanbesteding te laten slagen, moet een overheid heel goed specificeren welke prestaties van een vervoersbedrijf worden verwacht. Je wilt jezelf beschermen tegen de uitwassen van commercieel gedrag. Je wilt bepaalde minimumvoorzieningen. De eisen zijn moeilijk te vatten in een contract. Dat leidt tot imperfecties, waar de overheid uiteindelijk voor opdraait.'

**Volgens voorstanders van marktwerking is het Nederlandse openbaar vervoer juist hopeloos duur door een gebrek daaraan. Directeur Anne Hettinga van vervoersbedrijf Arriva zegt bijvoorbeeld dat hij, door te snijden in de kosten van het GVB, met veel minder subsidie nagenoeg dezelfde dienstregeling kan bieden als u.**

'Dat vind ik populaire prietpraat. Ik snap wel waarom hij het zegt. Hettinga wil dat de minister aanbesteedt, want dan kan hij intekenen op een concessie en daar vervolgens een marge uit wringen. Maar het openbaar vervoer functioneert alleen als de keten ordentelijk is georganiseerd. Het is makkelijk roepen dat je medewerkers gaat ontslaan die niet direct bij het vervoer zelf betrokken zijn. Maar deze mensen doen wel werk dat noodzakelijk is om het openbaar vervoer te laten functioneren.

'Je kunt bijvoorbeeld zeggen dat een vervoerder zelf verantwoordelijk is voor veiligheid. Maar hoe regel je het toezicht? Marktpartijen leggen die verantwoordelijkheid bij de staat. In Groot-Brittannië zijn inmiddels zeventien of achttien onafhankelijke instanties opgericht die allemaal een aspect van de markt reguleren. Het openbaar vervoer is voor de Britse belastingbetaler 40 procent duurder geworden dan in de rest van Europa. Omdat je de markt moet reguleren, gaan de kosten voor de samenleving omhoog. Iedereen die beweert dat het niet zo is, heeft er geen verstand van.'

**Minister Schultz van Verkeer denkt te bezuinigen door aanbesteding.**

'Met marktwerking is het mogelijk op korte termijn kosten uit een systeem halen. Ik ben ervan overtuigd dat als wij bieden op onze eigen concessie, we het dan goedkoper doen. Maar juist omdat we relatief weinig aanbestedingsexpertise hebben in

Nederland, vrees ik dat de rekening voor de imperfecties van de markt elders worden gelegd.

'De Noord-Zuidlijn in Amsterdam is een goed voorbeeld. Die wordt opgeleverd in 2017. Zodra de metro's gaan rijden, verandert de bezettingsgraad in het vervoer boven de grond. Je wilt als samenleving geen contract sluiten terwijl de bussen en trams straks leeg zijn. Maar je weet nu niet hoe reizigers zich aanpassen aan de nieuwe lijn. Dus hoe ga je dat dan al specificeren in een contract?'

**Ik heb geen idee.**

'Ik ook niet.'

Schmeink laat een korte stilte vallen. Dan, met nadruk: 'Dit is essentieel. We constateren dat wij nog niet weten hoe we dit kunnen specificeren. Stel dat ik een commerciële partij ben met aandeelhouders in Berlijn of Parijs. Die hebben een contract gesloten om tegen een bepaald subsidiebedrag trams en bussen te laten rijden. Denkt u dat ik dan naar mijn aandeelhouders kan gaan en kan zeggen: de gemeente wil geen subsidie meer verstrekken omdat trams en bussen nu leeg rondrijden? Zij hebben hun winstmarges afgesteld op het contract. Dat moet worden nagekomen.'

'Aanbesteden is een geloof geworden. Het geloof dat de markt elk probleem oplost. In het openbaar vervoer leidt marktwerking op korte termijn misschien tot financiële succesjes, maar na een jaar of vijf komen de problemen vanzelf. Als de regeerperiode weer voorbij is.'

CV

1968

Geboren te Beek (Limburg)

1988

Studie Bestuurskunde, Rotterdam

2000

Regiomanager Railverkeersleiding, Rotterdam

2004

Adjunct-directeur Prorail Inframangement, Utrecht

2007

Managing Director Merseyrail, Liverpool

2011

Algemeen directeur GVB