



Amsterdamse toestanden

Auteur(s):

Keuzenkamp, H.A.

Verschenen in:

ESB, 84e jaargang, nr. 4218, pagina 613, 3 september 1999

Rubriek:

Van de redactie

Trefwoord(en):

Dagelijks lopen duizenden zwartrijders door de trots glanzende open aluminium toegangspoortjes tot de perrons in de Amsterdamse metro. Die poortjes, zo werd in 1993 vol overtuiging door het gemeentebestuur betoogd, zouden een grote psychologische invloed hebben op het betaalgedrag van de reiziger. De raadsleden slikten die flauwekul, bij het publiek leidde het vooral tot hilariteit.

Toch blijkt er wel degelijk een verband te bestaan tussen die paaltjes en fraude in de metro. Alleen ligt dat verband iets anders dan gedacht. De miljoenen kostende paaltjes, zo werd onlangs duidelijk tijdens het proces tegen een aantal van fraude verdachte GVB-medewerkers, verschaffen corrupt GVB-personeel een leuke bron van inkomsten via even corrupte onderaannemers ¹.

Fraude hoorde bij het GVB. Volgens het Openbaar Ministerie was er sprake van een "diep gewortelde, bij vrijwel iedereen bekende, cultuur van zelfverrijking en het toedekken van kwalijke praktijken". Daarbij ging het niet alleen om etentjes in dure restaurants, bezoeken aan een sexclub, het massaal en permanent 'lenen' van GVB-materiaal voor thuis, of zelfs het gratis laten inrichten van de tweede woning in Zwitserland door een GVB-onderaannemer. Ook niet-gewerkte uren schrijven hoorde er bij, en zelfs een frauduleuze vorm van georganiseerd ziekteverzuim.

De zaak van het GVB staat niet op zichzelf. In Amsterdam zijn er soortgelijke problemen bij het Grondbedrijf, Stedelijk Beheer, Stadstoezicht en, naar op 27 augustus bleek, bij Boedelbeheer. Bij Stadstoezicht speelden met name problemen bij het onderdeel parkeerbeheer. Bij Boedelbeheer verkocht personeel in beslag genomen waar direct door aan handelaren. Fraude was er de afgelopen tien jaar "aan de orde van de dag" ². Net als bij het GVB, waar slechts op beperkte schaal wordt ingegrepen, lijkt de schoonmaakoperatie bij boedelbeheer zeer terughoudend te worden uitgevoerd.

Die terughoudendheid is te begrijpen, omdat een grote schoonmaak de bedrijfsvoering volstrekt zou ontregelen. Maar het is sterk de vraag of de bedrijfsvoering op langere termijn gediend is met terughoudendheid nu. Ten eerste zal een instelling, waarvan intern bekend is dat tientallen collega's niet in de haak zijn, moeite hebben om de sfeer en cultuur op de werkvloer te normaliseren. Ten tweede zal het voor buitenstaanders weinig aantrekkelijk zijn om zich met zo'n instelling in te laten - als nieuwe werknemer, of als aannemer. Dit negatieve selectie-effect leidt dus tot suboptimaal aanbod van arbeid en zakenrelaties. Deze overwegingen pleiten voor een veel omvangrijker en politiek goed gecoördineerde operatie 'schoon schip'. Om deze operatie geloofwaardigheid te verschaffen, is het van belang om ook politiek verantwoordelijken, waaronder de leden van diverse betrokken colleges van burgemeester en wethouders, aan te spreken. Alleen dan is er een kans om de buitengewoon moeilijke opgave van het veranderen van een bedrijfscultuur te doen slagen. In het dilemma tussen bedrijfsvoering op korte en op lange termijn heeft directeur Testa van het GVB, die drie jaar geleden werd ingehuurd om dit 'out of control' geraakte bedrijf weer te normaliseren, in feite geen keuze. Openbaar ministerie en politiek moeten hem beter in staat stellen die keuze ook door te voeren.

Daarmee komen we op de rol van de politiek. Dat is het echte probleem van Amsterdam. Jarenlang verkondigde een burgemeester mooie praatjes over de normen en waarden in de samenleving, maar daar waar hij zelf echt verantwoordelijkheid had was het daarmee allerbelabberdst gesteld. Al in de jaren tachtig was bekend dat een aantal gemeentelijke diensten niet naar behoren functioneerde. Dat werd door de politiek verantwoordelijken met de mantel der liefde bedekt. Ook omdat zij zich op ideologische gronden verzetten tegen de remedie, namelijk het op afstand plaatsen van uitvoeringstaken en deze aan marktprikkels bloot stellen.

Zaken als parkeerbeheer, de toewijzing van marktcrampjes en de verzorging van het vuilophaal kunnen uitstekend door private partijen uitgevoerd worden. Openbaar vervoer is een complexere taak, maar zeker in sterk regionaal georiënteerde netwerken kan bijvoorbeeld een stelsel van concessies die periodiek geveild worden, goed functioneren. Natuurlijk, ook de private partijen kunnen frauderen. Maar bij de periodieke aanbestedingsronde zal dan blijken dat de taak door andere partijen beter of goedkoper uitgevoerd kan worden. Een transparante, goed georganiseerde markt biedt veel minder ruimte voor fraude dan een overheidsinstelling die weet dat er een liefkozende hand boven het hoofd gehouden wordt.

In Amsterdam is er een overleg tussen justitie, politie en burgemeester over gemeentelijke integriteit. Het zou mooi zijn als in die gesprekken niet alleen wat harder over frauderende boefjes gesproken wordt, maar als bovendien de gelegenheid, die de dief scheidt, ter discussie wordt gesteld

achtergronden ervan.

2 *Het Parool*, 27 augustus 1999.

Copyright © 1999 - 2003 Economisch Statistische Berichten (www.economie.nl)