

Vergaderjaar 1998–1999

25 088

Marktwerving in het regionaal openbaar vervoer

Nr. 26

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 15 december 1998

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 30 september 1998 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 5 maart 1998 inzake stimulering voorbereiding van de marktwerving (VW-98–250);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 20 maart, houdende antwoorden op commissievragen inzake de reorganisatie VSN (VW-98–321).

Van het gevoerde overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Walsem** (D66) stipuleerde dat de huidige voorwaarden met betrekking tot de bonus-malusregeling kunnen inhouden, dat de rijks-overheid de partijen die het commitment aangaan een bonus moet uitkeren zonder dat daar iets tegenover staat. Het gevaar bestaat namelijk dat de Wet personenvervoer niet op 1 juli kan worden ingevoerd, terwijl de betrokken partijen wel tijdig aan de gestelde voorwaarden hebben voldaan.

De heer Van Walsem vroeg voorts een, eventueel schriftelijk, antwoord op de volgende vragen.

- Wat is de stand van zaken met betrekking tot de participatieaanvragen van de gemeentelijke vervoersbedrijven aan het participatiefonds GVB?
- Zijn al voorwaarden geformuleerd ten aanzien van de concessieverlening?
- Komt er een landelijk openbaarvervoerscentrum dat tegelijk een ontwikkelingsfunctie heeft?
- Zijn de lagere overheden al goed voorbereid op het doen van de aanbestedingen?
- Hoe wordt versnippering tegengegaan?
- Wordt bij het verlenen van concessies alleen gelet op de mogelijke verdiensten of wordt met name gekeken naar het prestatieniveau van de offerteaanbieders? Is het voorzieningenniveau voor de reiziger een criterium?

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijzel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Van Zijl (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA) en Herrebrugh (PvdA).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA) en Dijkema (PvdA).

- Impliceert het eerste antwoord in de brief van 20 maart 1998 dat de minister tegenover de Kamer geen verantwoording aflegt over het beleid dat zij als aandeelhouder voert?
- Hoe staat het met de concrete invulling in februari 1998 waarover wordt gesproken in de brief van 19 december 1997?
- Hoe staat het met het wijzigen van de statuten?
- Zal bij splitsing van VSN 1 de VSN voor bijna 50% aandeelhouder van de nieuwe delen kunnen worden? Zal het handelen van VSN daarmee niet in strijd zijn met het marktmachtsartikel?
- Betekent marktconform werken dat ook marktconforme CAO's zullen gelden?
- Is men bij het overgaan van de concessie niet gebonden aan de bestaande CAO?
- Betekent het aandeelhouderschap van de Staat van VSN 2, dat het Rijk geen aandeelhouder meer is van VSN 1? Beoogt men met het deelnemen van andere aandeelhouders in VSN 2 het verkrijgen van meer marktexpertise en spreiding van het risico?
- Wie zal de kosten voor het sociaal plan dragen?
- Wordt met «kwalitatief beter personeel» bedoeld op «meer flexibel» personeel?
- Heeft het personeel door wellicht het sluiten van starre CAO's zijn eigen werkgelegenheid niet op het spel gezet?
- Waarom wordt in extra financiering niet voorzien door aandelen-uitgifte, maar wordt de mogelijkheid van kapitaalinjectie door de nieuwe aandeelhouders onderzocht?

De heer Van Walssem kon zich geheel vinden in het gestelde onder punt 9 van de overwegingen voor ingrijpende reorganisatie van de VSN Groep. Een hoge «sense of urgency» maakt de noodzaak van een snelle reductie van kosten duidelijk en vergroot de haalbaarheid van de reorganisatie-plannen.

De heer **Reitsma** (CDA) herhaalde zijn eerder geformuleerde standpunt over de herstructurering van VSN: deze herstructurering is een zaak van het bedrijf zelf, hier moet de politiek zich niet mee bemoeien. Het bedrijf, dat overigens met de instemming van het CDA privatiseert, kan tijdig kennisnemen van de randvoorwaarden die de overheid aan de bedrijfsvoering stelt en vervolgens zelf beoordelen hoe het aan die voorwaarden wil voldoen. Er geldt slechts de eis dat de statuten voordat ze vastgesteld worden aan de Kamer worden voorgelegd.

De taak van de overheid richt zich dus voornamelijk op het opstellen van de Wet personenvervoer. Die wet moet, wil men met de aanbestedingen voor de beoogde marktwerking volgend jaar kunnen beginnen, op 1 januari 1999 in het Staatsblad staan. Die datum lijkt niet haalbaar. Hoe ver is men thans met deze wet?

Terwijl het wetsvoorstel nog niet bij de Kamer is ingediend, zijn de vakbonden al op de hoogte van de inhoud daarvan. Zij hebben laten weten dat het gestelde in het wetsvoorstel niet spoort met de harde toezeggingen die de minister van Verkeer en Waterstaat heeft gedaan bij de dreiging van een staking bij de betrokken ondernemingen. Is dat waar? Het kabinet wil met een bonus-malusregeling de marktwerking stimuleren. Voor die regeling ontbreekt het wettelijk kader. Daarnaast is het de vraag of marktwerking wel met belastingmiddelen moet worden gestimuleerd. De ene onderneming bevoordelen en de andere niet zonder dat de benadeelde partij iets verkeerd doet, is eigenlijk discriminerend optreden. De bekostiging van het openbaar vervoer schiet al tekort, want op verschillende lijnen in het land is geen openbaar vervoer meer mogelijk. Het zou daarom logischer zijn het belastinggeld in te zetten voor verbetering van het openbaar vervoer.

De bonus-malusregeling kan leiden tot verkorting van de duur van de overgangsregeling en effecten op de regiobekostiging hebben. Over de

overgangsregeling zijn echter afspraken gemaakt. De overgangsregeling zou vier jaar duren en die termijn zou zelfs voor enkele gemeenten al te kort zijn. De nadeelgemeenten dreigen nu van de verkorting de dupe te worden.

De heer Reitsma had van vertegenwoordigers van een provinciebestuur en streekbedrijven vernomen, dat door het departement het creëren van kleine concessiegebieden wordt bevorderd. Op die manier zou eerder te bereiken zijn dat een derde van het gebied van bijvoorbeeld een provincie kan worden aanbesteed. Deze aansturing is niet terecht, enerzijds niet omdat het om het een derde deel van het personenvervoer in het hele land gaat en anderzijds niet omdat deze aansturing de vrijheid van lagere overheden beperkt.

Ter bevordering van de financiële verzelfstandiging van een gemeentelijk vervoersbedrijf wil de minister een participatiefonds instellen, waarop dat bedrijf een beroep kan doen. Hoewel de heer Reitsma instemde met het werken met zo'n fonds, vroeg hij zich af op welke manier dat gefinancierd zal worden.

In de brief van 14 september schrijft de minister dat 15 van de 35 decentrale overheden die een exploitatiebijdrage voor het openbaar vervoer ontvangen aangegeven hebben voor de bonus-malusregeling in aanmerking te willen komen. Gelet op het feit dat nog niet zeker is dat de Wet personenvervoer op 1 januari 1999 in het Staatsblad kan staan, kan er van aanbestedingen nog geen sprake zijn. Daarom lijkt zo'n mededeling voorbarig. Bovendien mag niet vooruitgelopen worden op een finale bespreking in de Tweede Kamer. Dat lijkt de minister te doen, want zij schrijft de bonus-malusregeling bij de vaststelling van de begroting te willen effectueren. Echter, dan is de Wet personenvervoer nog niet in het Staatsblad verschenen en kan dus een dergelijke regeling ook nog niet gaan gelden.

De heer **Hofstra** (VVD) wees erop, dat meer marktwerking in het openbaar vervoer geen doel op zichzelf is. Meer marktwerking komt wel de doelmatigheid ten goede en daarmee weer de gebruikers. Zij dringt het autogebruik terug en werkt kostenbesparend. Juist daarom is het jammer dat de vakbeweging, die zich overigens in het algemeen constructief opstelt, vertragend werkt. Vooral de vakbeweging zou het nut moeten inzien van een goed functionerend openbaar vervoer. Des te beter dat is, des te meer gebruik zal men ervan maken en des te meer werkgelegenheid zal er ontstaan.

Een misverstand is te denken dat de voorgenomen herstructurering niet legaal zou zijn vanwege een uitspraak van de rechter. De uitspraak van de rechter was gebaseerd op niet juiste wetgeving. Het primaat van de politiek ligt bij de wetgever en die kan wijzigingen in de wet aanbrengen. Bovendien geldt de vraag waarom bij deze herstructurering strengere normen ten aanzien van het personeel gehanteerd zouden moeten dan bij fusies of reorganisaties in andere sectoren.

In het algemeen kon de heer Hofstra zich vinden in het beleid dat in de brieven van 5 en 20 maart jl. is verwoord. Deze brieven roepen nog wel vragen op.

- Gelden de hierin genoemde data voor de planning nog?
- Hoeveel budgethouders opteren voor de bonus-malusregeling?
- Hoeveel gemeentelijke vervoersbedrijven hebben bij het participatiefonds een aanvraag ingediend?
- Waarom wordt de bonus-malusregeling gefinancierd met de De Boergelden en niet uit het budget voor het openbaar vervoer?
- Is het genoemde eigen vermogen van VSN van 550 mln. een netto-vermogen?
- Wanneer zullen de nieuwe statuten de Kamer voorgelegd worden?
- Kloppen de berichten in de pers over de relatie tussen de holding van

- VSN en de werk-bv's en het gebrek aan orde? Zo ja, moet daaraan, al dan niet via de commissaris, iets worden gedaan?
- Zijn de kosten die aan de hand van de kantonrechtersformule 350 mln. zouden bedragen te vergelijken met dergelijke uitgaven in andere sectoren?
 - Zal, zoals de FNV heeft bepleit, het uiteindelijke bedrag veel hoger zijn?
 - Welke bijzondere projecten zijn gemoeid met de 130 mln. die ten laste zouden komen van de werk-bv's?
 - Kunnen, gelet op het feit dat voor VSN verschillende CAO's gelden, die CAO's bij de opdeling van het bedrijf richtinggevend zijn?
 - Zou het niet verstandig zijn VSN in meer delen op te splitsen dan de nu genoemde drie à vier, opdat kleinere Nederlandse ondernemingen die bedrijven zouden kunnen overnemen en mogelijke subsidies niet onnodig naar buitenlandse investeerders vloeien?
 - Kan VSN 100 mln. verdienen met de verkoop van Hanze en Veonn?
 - Heeft Arriva 40 mln. betaald voor de overname van Vancom?

De heer **Van Gijzel** (PvdA) wees erop dat eerder door de minister van Verkeer en Waterstaat is gezegd dat een bonus-malusregeling voor stimulering van marktwerking in het openbaar vervoer niet nodig zou zijn. Marktwerking zou op zichzelf al aantrekkelijk genoeg zijn. Immers, zowel de regio als de klant wordt er beter van. Sterker, marktwerking levert geld op. Dat geld zou weer geïnvesteerd kunnen worden in het openbaar vervoer. Wat blijkt nu? Het geld dat aanvankelijk geïnvesteerd zou worden in het openbaar vervoer, wordt gebruikt om een klaarblijkelijk toch niet zo gemakkelijk totstandkomende marktwerking te stimuleren.

Voor het stimuleren van de marktwerking kan 55 mln. nodig zijn. Als de betrokkenen tijdig de nodige stappen nemen, moet de minister dat bedrag uitkeren. Echter, als dan de Kamer niet voor de nodige wetgeving heeft gezorgd, moet het geld uitgekeerd worden zonder dat de betrokkenen daar iets tegenover hoeven te stellen.

Ook zijn de eisen die gesteld worden voor het verkrijgen van de bonus niet rechtvaardig. De BOS-gemeenten moeten bijvoorbeeld voor 1 november 2000 100% van het gebied hebben aanbesteed. De Kamer heeft destijds bepaald dat voor die datum een derde van het landelijke gebied zou moeten zijn aanbesteed.

Over het personeel zijn, met instemming van de Kamer, afspraken met de vakbonden gemaakt en het is terecht dat zij zich daarop beroepen. Dat wil weer niet zeggen dat de bonden helemaal vrijuit gaan. Zij hebben zich namelijk niet altijd constructief opgesteld. Ook in het openbaar vervoer kunnen saneringen nodig zijn, wil men dood in de pot voorkomen.

Niettemin mag het personeel niet rechteloos worden als het van het ene op het andere bedrijf overgaat. Daarom heeft de Kamer aan de minister waarborgen gevraagd en die zijn gegeven.

De heer Van Gijzel had in sommige regio's vernomen dat indirect druk is uitgeoefend om tot marktwerking over te gaan. De druk zou bestaan uit de suggestie dat bij het niet realiseren van marktwerking investeringen in de tijd worden vertraagd. De heer Van Gijzel wees erop, dat dergelijke suggesties niet overeenstemmen met de geest waarin destijds het idee van marktwerking is behandeld.

De onderhavige brieven zijn een halfjaar oud. Uit persberichten blijkt dat er inmiddels allerlei ontwikkelingen zijn geweest. Voorheen werd gezegd dat er na 2000 geen VSN holding meer zou zijn. Nu blijkt uit krantenberichten dat er wel degelijk een nieuwe holding komt. Daarom geldt de vraag: wat wordt de nieuwe structuur van VSN?

Dan is er nog onduidelijkheid over de aanwending van de opbrengst van VSN. De bestuurders van het toekomstige VSN 1 gaan ervan uit, dat de opbrengst van de rest van het bedrijf door VSN 1 aangewend kan worden. Zijn daarover afspraken gemaakt? Wat is de opvatting van de overheid op dit punt?

De heer Van Gijzel herinnerde aan de ingediende motie-Remkes/Van Gijzel. Met die motie wordt beoogd de herstructurering zodanig gestalte te geven dat in Nederland concurrentie ontstaat en tegelijk een zodanig sterk bedrijf in stand blijft dat daarmee concurrentie met buitenlandse ondernemingen mogelijk is. Of dat laatste mogelijk blijft, zou beoordeeld moeten worden aan de hand van een internationale verkenning. Die is nooit verschenen. Dat is vreemd, want de bedoeling is dat de openbaarvervoersbedrijven in toenemende mate op Europees gebied zullen gaan opereren. Nu dreigt het gevaar dat een Nederlandse onderneming krachteloos wordt gemaakt, waardoor zij geen plaats meer kan veroveren op de Europese markt. Hoe toegankelijk zijn inmiddels de buitenlandse markten en hoe toegankelijk is de Nederlandse markt voor de buitenlanders?

Volgens de brief van 20 maart zullen bedrijven die meer dan 50% marktaandeel hebben worden uitgesloten van het meedingen naar concessies. De heer Van Gijzel wees erop dat de PvdA zich nooit heeft gebonden aan dat percentage. Mocht de minister dat percentage ook in de wet willen noemen, dat zal daarvoor een goede onderbouwing gegeven moeten worden. Hoe lang wordt de overgangstermijn? Als eenmaal de Wet personenvervoer is aangenomen, moet een bedrijf de gelegenheid krijgen zich aan te kunnen passen aan de definitieve structuur.

De heer **Van Bommel** (SP) verwachtte niet dat meer marktwerking in het openbaar vervoer zal leiden tot meer aanbod van dat vervoer of tot lagere tarieven. De bonussen die worden beloofd voor het sneller realiseren van marktwerking, zouden dan ook beter ingezet kunnen worden voor verbetering van de infrastructuur van het openbaar vervoer. Hoeveel geld zal gemoeid zijn met de commitments die tot nu toe zijn aangegaan? Moet niet eerst overleg gepleegd worden met de Kamer over de vraag of dergelijke commitments wel wenselijk zijn en of nieuwe aangegaan moeten worden?

Zal de dienstverlening na privatisering op peil blijven? Drie maanden geleden was volgens de bestuursvoorzitter van VSN het bedrijf nog niet klaar voor de markt. Nu zegt dezelfde voorzitter dat de targets kwantitatiever zullen worden. Was het doel van meer marktwerking ook niet meer kwaliteit? Bovendien: heeft het openbaar vervoer geen nutsfunctie en heeft de overheid op dat punt niet een verantwoordelijkheid? Kan de minister bijvoorbeeld garanderen dat in het noorden van het land, waar nu maatschappijen worden verkocht, het openbaar vervoer op hetzelfde niveau blijft? Op welke manier kan voorkomen worden dat extra kosten nodig zijn om het openbaar vervoer daar op het huidige niveau te handhaven?

Volgens de minister zou in de contra-expertise van het bureau Arthur Andersen concurrentiegevoelige bedrijfsinformatie staan en om die reden zou het rapport niet gepubliceerd kunnen worden. Van het rapport van de Boston Consulting Groep is slechts een samenvatting beschikbaar. Waarop kan de Kamer haar besluitvorming dan nog baseren? Kan in zo'n situatie aan de Kamer nog wel gevraagd worden in te stemmen met het geven van bonussen om de realisering van marktwerking te versnellen? De herstructurering zal gevolgen hebben voor het personeel en vooral voor het kantoorpersoneel, omdat dat de meeste overheadkosten met zich brengt. Blijkbaar zijn de overheadkosten nu te hoog en dat zou op slecht management kunnen duiden. Het ligt dan voor de hand dat, zoals nu schijnt te gebeuren, verbeteringen in dat management worden aangebracht. Hoeveel topmensen zullen er verdwijnen en welke bedragen zijn daarmee gemoeid? Ook deze kosten drukken op de begroting van het bedrijf.

Een van de doelstellingen van meer marktwerking in het openbaar vervoer is meer vervoer op maat. Juist op dat punt zijn er negatieve

berichten: onhaalbare dienstregelingen, opgerekte zomerdienstregelingen en minder vervoer in de avonduren en in het weekend. In Utrecht is het busvervoer al teruggezaakt tot onder het niveau van de jaren vijftig. In Europa heeft de marktwerking in het openbaar vervoer niet geleid tot toename van het aantal passagiers. In Engeland is dat aantal zelfs afgenomen. In de samenvatting van het BCG-rapport staat onomwonden dat marktwerking nergens heeft geleid tot volumegroei. Wat is dan in de visie van deze minister zo aantrekkelijk aan het idee van marktwerking? De SP verwacht daar in ieder geval weinig positieve effecten van en zij kan dan ook niet instemmen met versnelling van het realiseren van marktwerking in het openbaar vervoer.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) vond het ook nodig een pas op de plaats te maken. In de afgelopen jaren is het niveau van het openbaar vervoer aanzienlijk gedaald en was er veel onrust in deze sector. Beter zou het zijn nu voor rust te zorgen om beter in staat te zijn keuzes voor de toekomst te maken. Gelet op de datering van de brieven is niet duidelijk wat de stand van zaken is en beter ware het eerst duidelijkheid te scheppen.

Hoe zit het met de verzelfstandiging van de GVB's? Wat zullen in dit verband de effecten van de bonus-malusregeling zijn? Wat is thans de positie van de kaderwetgebieden bij dit beleid? Wil de minister nagaan welke plannen de kaderwetgebieden hebben met het openbaar vervoer? Wat is hun reactie op de voorstellen van het kabinet?

De plannen met VSN komen in een merkwaardig daglicht te staan als men in aanmerking neemt dat een sterk bedrijf nodig is om op de Europese markt te concurreren. Dat bedrijf wordt nu opgesplitst om in Nederland concurrentie tot stand te brengen. Uiteindelijk zou daarom weleens de conclusie kunnen zijn dat juist datgene nodig is wat men afschaft. Daarbij moet nog in aanmerking worden genomen dat VSN vernieuwend bezig is geweest en bijvoorbeeld heeft gezorgd voor de Interliner. Of die in de toekomst gehandhaafd zal worden, is de vraag. De ontwikkelingen hebben in ieder geval geleerd dat marktwerking negatieve effecten heeft. Daarom valt te betwijfelen of bij de voorgestelde reorganisatie de negatieve trend gekeerd kan worden.

VSN heeft plannen voor het tot stand brengen van een consortium met KPN, NMB Amstelland en ING teneinde een aparte organisatie voor de infrastructuur te kunnen opzetten. Daarmee wil men als het ware om de files heen kunnen bouwen. Kent de minister deze plannen? Zo ja, welke realiteitswaarde hebben zij?

Bij het opstellen van een nieuw verkeers- en vervoersplan voor Nederland, zou de overheid zich moeten afvragen welke rol zij het openbaar vervoer in het geheel wil geven. GroenLinks vindt dat het openbaar vervoer bij uitstek de concurrent van de auto moet zijn en dat meer marktwerking geen dogma mag zijn. Elementen daarvan kunnen zinvol zijn, maar het is verkeerd marktwerking als uitgangspunt te nemen. De resultaten ervan zijn bekend. Om toch tot een doelmatig openbaar vervoer te komen kan gedacht worden aan meer kleinschaligheid en ketenvervoer.

Het antwoord van de minister van Verkeer en Waterstaat

De **minister** zei te weten dat met de vorige minister van Verkeer en Waterstaat afspraken zijn gemaakt over hoe om te gaan met personeel in het kader van marktwerking. Zij vond dat men thans met het uiten van zorgen omtrent dat personeel voorbarig is. Er zijn veronderstellingen gedaan op grond van mogelijke verontrustende passages in de Wet personenvervoer. Het wetsvoorstel is al wel door de Raad van State van een advies voorzien, maar het is nog niet openbaar. Het zal de Kamer voor het einde van het jaar bereiken en dan kan zij zelf beoordelen of inderdaad

alle afspraken die met de vorige minister zijn gemaakt, worden nagekomen.

Een belangrijk instrument om de voorgenomen marktwerking te bevorderen is de bonus-malusregeling. De regeling is op praktische gronden en met instemming van de lagere overheden totstandgekomen. Welk idee ligt aan deze regeling ten grondslag? De lagere overheden, die in de toekomst een belangrijkere rol voor het functioneren van het openbaar vervoer zullen moeten spelen, dienen ervaring en kennis op te doen voor hun nieuwe taak. Bij de onderhandelingen bleek dat geld nodig was om de eerste stappen te kunnen zetten. Met de bonus-malusregeling wil men in die behoefte voorzien. Veertien van de vijfendertig gebieden hebben zich aangemeld voor de regeling en deze veertien gebieden zullen volgens hun eigen inschatting voldoende baat hebben bij de bonus.

Voor het bereiken van de doelstelling van een klantvriendelijker streekvervoer, een doelstelling die overigens door de Kamer is onderschreven, moet een bepaald traject worden afgelegd. Wacht men daarmee totdat de Wet personenvervoer in het Staatsblad staat, dan zal veel tijd verloren gaan. Het is zeker niet de bedoeling de Kamer met allerlei maatregelen in haar vrijheid te beperken bij het behandelen van de Wet personenvervoer. De planning is overigens dat de wet op 1 juli 1999 in werking treedt, maar mocht die datum niet haalbaar zijn, dan is er een uitlooptermijn tot 1 november. Als ook die datum niet gehaald wordt, kan gekozen worden tussen uitstel en afstel van de regeling. De daadwerkelijke aanbesteding is pas aan de orde na inwerkingtreding van de Wet personenvervoer.

Waarom wordt de bonus-malusregeling gefinancierd met de De Boergelden en niet uit het budget voor het openbaar vervoer? Het budget voor het openbaar vervoer is beperkt, maar daarnaast geldt, dat met de aanwending van de De Boergelden er in kastermen optimale speelruimte is. Met deze wijze van financieren wordt de totale investeringsmogelijkheid voor het openbaar vervoer niet verkleind, maar wordt slechts gebruik gemaakt van een geschikte financieringstechniek. Bovendien is te verwachten dat de Wet personenvervoer zal worden aangenomen, zij het dat over de definitieve tekst nog gesproken moet worden. Het risico dat het geld dat wordt vrijgemaakt voor de bonussen verloren gaat, is dus klein.

De minister vond de angst voor het ontstaan van versnippering in het streekvervoer niet terecht. De desbetreffende bepaling in het regeerakkoord zegt niet dat eenderde van een kaderwetgebied of van een provincie moet worden aanbesteed, maar dat een derde van het totale landelijke volume moet worden aanbesteed. De lagere overheden hoeven ook niet bang te zijn voor een korting op investeringen in hun gebied als zij niet voldoende doen aan marktwerking en dus het niveau van een derde niet halen.

Met de voorwaarde van aanbesteding van 100% van het gebied in de BOS-gemeenten wil de overheid voorkomen, dat versnippering optreedt. De BOS-gemeenten hebben overigens zelf op het tegengaan van versnippering aangedrongen. Bovendien is er de keus tussen 50% en 100% en is men vrij om het commitment aan te gaan. Zeven à acht gemeenten hebben zich voor de regeling aangemeld.

Er komt een landelijk openbaarvervoerscentrum dat ook over de ontwikkelingsfunctie adviseert. De werving van het personeel gebeurt onder auspiciën van de lagere overheden en Verkeer en Waterstaat. Waarschijnlijk zal dit centrum omstreeks kerstmis operationeel zijn. Is het wel verstandig VSN te ontmantelen en om maatschappijen te verkopen aan buitenlandse ondernemingen? Het is inderdaad van belang dat er een goed Nederlands openbaarvervoersbedrijf blijft dat in Europa een sterke positie heeft, maar het is daarvoor niet nodig een bijzonder grote onderneming in stand te houden. VSN 1, dat zal vallen onder een holding, blijft een adequate omvang behouden. De holding zal echter niet de gehele VSN omvatten. Een buitenlandse onderneming kan ook nodig

zijn vanwege de nodige vernieuwingen en de financiën. Het Britse Arriva heeft bijvoorbeeld veel ervaring met het werken met de chipkaart. Daarnaast blijft de reciprociteit een onderwerp voor onder andere de vergaderingen van de Transportraad. Het is ook niet juist te veronderstellen dat in het verleden het streekvervoer altijd optimaal was en dat nu, met de overname van bijvoorbeeld maatschappijen in het noorden van het land, allerlei vervoersvoorzieningen verdwijnen. Ook in het verleden deden zich problemen voor en thans wordt juist beoogd de serviceverlening te verbeteren. Daarnaast geldt dat op de achtergrond de overheid een rol blijft houden. Met de veronderstelling dat veel goede topfunctionarissen bij VSN verdwijnen mengt men zich in de afwegingen die bij het bedrijf zelf worden gemaakt. De overheid is geen probleemeigenaar en de herstructurering bij de VSN vertoont kenmerken van andere herstructureringen. Ter bevordering van de financiële verzelfstandiging van een gemeentelijk vervoersbedrijf kan een aanvraag worden ingediend bij het in te stellen participatiefonds. Ten behoeve van dat fonds is op de begroting 10 mln. gereserveerd. Dat geld is echter bedoeld voor het voldoen van de renteverplichtingen voor een te lenen bedrag, zodat het totale werkvermogen, afhankelijk van de rentestand, zo'n 150 mln. is. De minister zegde ten slotte toe schriftelijk uitleg te geven over de financieringssysteem voor de bonus-malusregeling, eveneens schriftelijk aan te geven welke projecten gemoeid zijn met de 130 mln. die nu in de balans van de holding van VSN zijn ondergebracht en verder alle vragen die nog niet beantwoord zijn schriftelijk te zullen behandelen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van Walsem** (D66) stelde nog een tweetal aanvullende vragen.

- Wat is het oordeel van VSN over de financiering van de buitenlandse expansie?
- Wat is de opvatting van de minister over de stelling van de VSN dat niet de overheid maar de vervoersmaatschappijen zelf de ontwikkelingsfunctie dienen te vervullen?

De heer **Reitsma** (CDA) vreesde dat alle geplande investeringen in het openbaar vervoer niet meer mogelijk zullen zijn omdat met de onderhavige voorstellen wordt bevorderd dat de investeringsgelden voor iets anders worden gebruikt. Hij refereerde aan de toezegging, dat het besluit tot verdere effectuering van de bonus-malusregeling aan de Eerste en Tweede Kamer zal worden voorgelegd. Zolang dat niet is gebeurd, zouden geen onomkeerbare stappen moeten worden genomen. Ten slotte wees de heer Reitsma erop, dat decentralisatie met zich brengt dat de ambtenaren van het departement zich niet bemoeien met het bepalen van de grootte van de concessiegebieden in de verschillende provincies.

De heer **Hofstra** (VVD) waarschuwde de minister geen onnodige risico's te nemen met de financiering van de bonus-malusregeling. Hij gaf er de voorkeur aan dat het relatief kleine bedrag voor deze regeling zou worden geput uit de totale begroting voor het openbaar vervoer.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) stipuleerde dat slechts 20% van het openbaar vervoer opteert voor de voorgestelde regeling. Dat kan erop duiden dat de voorstellen niet erg aanslaan. Misschien zou gedacht moeten worden aan het bewandelen van een andere weg: de partijen door overleg overtuigen van het nut van marktwerking. Ten slotte vroeg de heer Van Gijzel wat er gebeurt met de opbrengst van de verkoop van VSN 2.

De heer **Van Bommel** (SP) concludeerde dat partijen overgehaald moeten worden om tot marktwerking over te gaan. Daarvoor is de

bonus-malusregeling ontworpen. Niet duidelijk is of de Kamer nog iets kan doen. Zijn er al afspraken gemaakt en kan de Kamer haar budgetrecht nog wel laten gelden?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) constateerde eveneens dat de beoogde marktwerking slechts bij 20% van het openbaar vervoer geïntroduceerd zal worden. Bij de rest van het openbaar vervoer is ook vernieuwing nodig. Hoe zal die gestalte krijgen? Zou het niet verstandiger zijn voor de resterende 80% van het openbaar vervoer met prestatieafspraken te werken? Immers, marktwerking heeft op andere plaatsen niet het gewenste resultaat gehad. Ten slotte vroeg de heer Van der Steenhoven de minister, eventueel schriftelijk, aan te geven wat elders in Europa de resultaten met marktwerking zijn, hoever men is met de voorbereiding van de Wet personenvervoer en wat de stand van zaken is met betrekking tot de bonus-malusregeling.

De **minister** zei dat de rijksoverheid ten aanzien van het vervoerscentrum een neutrale houding heeft aangenomen. Een gevolg van decentralisatie is nu eenmaal dat de lagere overheden zelf kunnen bepalen of ze een dergelijk centrum willen opzetten of dat ze dat aan de vervoerders willen overlaten.

Het belang van decentralisatie heeft ook bij deze wetgeving opgeld gedaan. Immers, de bonus-malusregeling is totstandgekomen na wensen van de lagere overheden op dit punt. Van de kant van het departement is niet bedreigd met het korten op investeringen, maar wel is men altijd bereid geweest te helpen als dat nodig was.

De financieringssystematiek voor de bonus-malusregeling betreft slechts een technische operatie. De investeringsmogelijkheden met de De Boergelden blijven onaangetast. Overigens moet ook het geld voor de bonus-malusregeling uiteindelijk ten goede komen aan het openbaar vervoer.

De verdere afwikkeling is afhankelijk van het verloop van de voorhangprocedure die op 1 oktober zal aanvangen. Het besluit ligt dan ter beoordeling aan het parlement voor. De minister zei voor overleg beschikbaar te zijn. Er wordt met deze gang van zaken niets afgedaan aan de rechten van de medewetgever. Het budgetrecht en de normale rechten op wetswijziging blijven dus gelden.

Waarom doen niet alle decentrale overheden mee aan de regeling?

Sommigen vinden het voordeel van de bonus te gering om het gevaar te lopen met een malus geconfronteerd te worden. Soms heeft men geen marktwerking nodig en het komt ook voor dat men op grond van andere overwegingen nog niet toe is aan verandering. Verder moet men in aanmerking nemen, dat 50% van de markt van het openbaar vervoer wordt bediend door de GVB's. Daarvoor geldt een apart regime. Van de resterende 50% doet 20% mee aan marktwerking. Het is dan ook niet juist te zeggen dat 20% meedoet en 80% niet.

Met het spoedig starten met marktwerking is het belang gediend van het opdoen van de nodige ervaring. De bedoeling is in 2003 een evaluatie uit te voeren. Des te langer men wacht, des te minder valt er in 2003 te evalueren, des te minder ervaring heeft men dan opgedaan en des te langer duurt het voordat meer en beter openbaar vervoer in de regio wordt gerealiseerd.

Met de overname van de Veonn-groep en de Hanzegroep door Arriva Nederland is een bedrag van 150,5 mln. gemoeid. De nieuwe statuten zullen aan de Kamer worden voorgelegd. Ook over de verdere afwikkeling zal de Kamer geïnformeerd worden. Over de besteding van het geld zal de raad van commissarissen van VSN zich uitspreken.

In aanvulling op haar toezeggingen in eerste termijn, zei de minister een internationale verkenning te laten uitvoeren en een voortgangsnotitie met betrekking tot de introductie van marktwerking in het streekvervoer uit te brengen.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De waarnemend griffier van de commissie,
Floor